

Liste der ständigen Vernehmlassungsadressaten

1. Kantone

Staatskanzlei des Kantons Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern
Standeskanzlei des Kantons Uri
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Staatskanzlei des Kantons Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

FDP. Die Liberalen
Schweizerische Volkspartei SVP
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS
Grüne Schweiz

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerischer Gemeindeverband
Schweizerischer Städteverband
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

Economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
Schweiz. Bauernverband (SBV)
Schweizerische Bankiervereinigung (SBVg)
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)

5. Weitere Vernehmlassungsadressaten

Aerosuisse (Dachverband der schweizerischen Luftfahrt)
Agentur für erneuerbare Energien und Energieeffizienz

Alpen-Initiative
Autogewerbe Verband Schweiz (AGVS)
Automobil Club der Schweiz (ACS)
Avenenergy Suisse
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
Bauenschweiz Dachorganisation der Schweiz. Bauwirtschaft
Biofuels Schweiz Verband der Schweizerischen Biotreibstoffindustrie
Biomasse Schweiz
BirdLife Schweiz
Cemsuisse – Verband der schweizerischen Cementindustrie
Cleantech Agentur Schweiz (act)
Electrosuisse
Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz FWS
Genossenschaft Ökostrom Schweiz
Greenpeace Schweiz
Casafair
Holzbau Schweiz
hotelleriesuisse
InfraWatt
Interessengemeinschaft energieintensiver Branchen (IGEB)
Jardin Suisse – Unternehmerverband Gärtner Schweiz
Konferenz kantonaler Energiedirektoren (EnDK)
LIGNUM – Holzwirtschaft Schweiz
ProNatura Schweiz
Schweizerische Bankiervereinigung (SBVg)
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA)
Schweizerischer Tourismus Verband (STV)
Scienceindustries
Seilbahnen Schweiz
Stiftung für Konsumentenschutz (SKS)
Stiftung Klimaschutz und CO2-Kompensation KliK
Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz (PUSCH)
Swissesco
Swissmem
Swisspower Netzwerk AG
TCS Zentralsitz
Verband der Schweizer Gasindustrie (VSG)
Verband Schweizer Gemüseproduzenten VSGP
Ziegelindustrie Schweiz
WWF – World Wildlife Fund Schweiz



Elektronisch an vnl-klima@bafu.admin.ch



**Kanton Zürich
Regierungsrat**

staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

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

2. Oktober 2024 (RRB Nr. 1040/2024)

**Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns eingeladen, zum Entwurf für die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 26. Januar 2022 seine langfristige Klimastrategie festgesetzt (RRB Nr. 128/2022). Er strebt an, das Ziel «Netto-Null» bis 2040, spätestens jedoch bis 2050 zu erreichen. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 48% reduziert werden. In der Klimastrategie zeigt der Regierungsrat auf, welche strategischen Handlungsbereiche er verfolgt, um seine Ziele zu erreichen. Bei einigen Bereichen hat der Kanton jedoch nur beschränkt Handlungsspielraum, da diese in der Kompetenz des Bundes liegen. Ein Teil dieser Bereiche wird mit dem CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung geregelt. Wir begrüßen somit die vorliegende Vorlage.

**Stellungnahmen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
und der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren**

Wir unterstützen die Anträge und Hinweise, die in den Stellungnahmen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren (EnDK) enthalten sind.

Zusätzliche Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen der CO₂-Verordnung

Art. 2a Inlandanteil

Der in Art. 2a festgelegte Inlandanteil von mindestens zwei Dritteln reicht nicht aus, um der globalen Netto-Null-Zielsetzung gemäss Pariser Klimaübereinkommen und dem Klimaschutzgesetz gerecht zu werden. Gemäss Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 15. März 2024 über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (AS 2024 376) müssen die Emissionsminderungen soweit möglich in der Schweiz erreicht werden. Mit den nachfolgenden Anträgen ist es unserer Einschätzung nach technisch möglich und wirtschaftlich tragbar, den Inlandanteil auf 75% zu erhöhen. Die Dekarbonisierung erfordert einen umfassenden Infrastrukturumbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz. Die Auslandskompensation verzögert diese Massnahmen und führt dazu, dass finanzielle Mittel im Inland fehlen. Eine Investition dieser Mittel in der Schweiz hingegen stellt sicher, dass der technische Fortschritt, das Wissen und die Expertise, die in diesen Bereichen erworben werden, eine solide Grundlage für das Angehen künftiger Herausforderungen bilden. Auch kann dadurch die hiesige Wirtschaft selbst von den positiven Auswirkungen profitieren und es werden neue wirtschaftliche Möglichkeiten geschaffen.

Die Kantone verzichten in ihren Zielsetzungen in der Regel auf Auslandskompensation. Sie planen also, die Treibhausgasreduktionen vollständig im Inland zu realisieren. Ein tiefer Inlandanteil würde deren Zielsetzungen verwässern und die Ambitionen schwächen.

Antrag:

Art. 2a ist wie folgt anzupassen:

«Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu ~~zwei Dritteln~~ 75 Prozent mit Massnahmen in der Schweiz.»

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Verkehr im Jahr 2030 höchstens 75% der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von 8% ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75% auf 60% anzupassen. Auch der Kanton Zürich verfolgt mit seiner langfristigen Klimastrategie bis 2030 eine Reduktion der Emissionen im Verkehr (ohne Luftverkehr) um 40%.

Antrag:

Art. 3 Bst. b ist folgendermassen anzupassen:

«im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ 60 Prozent;»

Art. 14a Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art. 14a leistet mit der Bereitstellung von Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen einen wichtigen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, bedarf es jedoch einiger Präzisierungen.

Damit die Angaben klar und einheitlich sind, müssen konsequenterweise immer jeweils sowohl die CO₂-Emissionen als auch die weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden. Zudem ist festzulegen, dass die Emissionen sowohl für den Hin- als auch für den Rückflug anzugeben sind.

Für Kundinnen und Kunden ist die Menge in CO₂eq eine Grössenordnung, die schlecht einordnenbar ist. Um das Bewusstsein für die Auswirkungen und die Kosten der Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen zu schärfen, sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges ebenfalls in der Werbung enthalten sein und die Reisenden sollen ein Angebot zur Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen erhalten. Dieses Kompensationsangebot muss in Übereinstimmung mit Art. 2a erfolgen. Bei der Bezifferung dieses Angebots sind die höchsten internationalen Standards zu fordern.

Um Reisende zusätzlich zu sensibilisieren, soll angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂eq-Emissionen pro Kopf ausmachen.

Aus den Erläuterungen geht im Weiteren nicht klar hervor, was mit «Angebot» tatsächlich gemeint ist. Soweit damit etwa auch Werbungen gemeint sein sollen, ist darauf hinzuweisen, dass sich diese auf bestimmte Gebiete, nicht aber auf eine einzelne Flugstrecke beziehen. Bestimmte Flugstrecken werden nicht immer mit dem gleichen Flugzeugtyp durchgeführt, was einen wesentlichen Unterschied bei den Emissionen bewirken kann. Auch bei der Angabe der «weiteren klimawirksamen Emissionen» bestehen gemäss erläuterndem Bericht Herausforderungen. Um diese Emissionen bei den Angeboten mit der erforderlichen Aussagekraft darzustellen, wird z. B. mit vereinfachten Durchschnittswerten und Distanzklassen gearbeitet werden müssen. Wir regen an, die Umsetzung dieser Vorgaben in einer Richtlinie oder Wegleitung zu konkretisieren.

Antrag:

Für die anwendungsorientierte Umsetzung von Art. 14a sind zusätzliche Konkretisierungen zum Beispiel in Form einer Richtlinie oder einer Wegleitung von Beispielen zu erlassen.

Art. 17b ff.

Wir begrüssen die Ausdehnung der Gewichtslimite von 2585 kg auf 3500 kg Leergewicht bei Lieferwagen (Art. 17b) und leichten Sattelschleppern (Art. 17c).

Gemäss dem erläuternden Bericht zu Art. 17c^{bis} werden Arbeitsfahrzeuge, wie beispielsweise Abfallsammelfahrzeuge oder Baufahrzeuge, von den CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen. Falls sich diese Auslegung auf Fahrzeuge beschränkt, die lokal auf Baustellen eingesetzt werden, erscheint uns die Argumentation nachvollziehbar. Falls unter «Baufahrzeuge» jedoch auch Transportfahrzeuge für Kies- und Aushub subsummiert würden, widerspräche dies den Anstrengungen des Kantons Zürich, 35% der Kies- und Aushubtransporte auf der Schiene abzuwickeln (Kantonaler Richtplan, Pt. 5.3.1 und 5.3.3).

Antrag:

Art. 17c^{bis} ist dahingehend anzupassen bzw. so zu präzisieren, dass Transportfahrzeuge für Bautransporte unter die CO₂-Emissionsvorschriften fallen.

Art. 28 und Anhang 4a Individuelle Zielvorgabe

Die Anpassung des Vorzeichens der Zielwertgeraden in der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe gemäss Anhang 4a Ziff. 1.3 begrüssen wir ausdrücklich. Somit führt das Importieren von Fahrzeugen, die schwerer sind als der Schweizer Flottendurchschnitt, zu der gewünschten Verschärfung der individuellen Zielvorgabe. Nur wenn der Mechanismus in dieser Weise funktioniert, ist eine Erreichung der Zielwerte realistisch.

Art. 29 Sanktionsbeträge

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der Europäischen Union (EU) angelehnt. Mit diesem Vorgehen werden allerdings Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet. Momentan ist die Kaufkraft in der Schweiz gegenüber dem europäischen Durchschnitt um den Faktor 2,8 höher. Die Sanktionen sind daher mindestens um den Faktor 2,5 anzupassen.

Antrag:

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

Art. 92a Örtlicher Geltungsbereich

Die Pflicht zur Beimischung von emissionsarmen und erneuerbaren Flugtreibstoffen ist nicht nur bei den Landesflughäfen Zürich und Genf, sondern auch bei den Regionalflughäfen einzuführen. Auch wenn der grösste Teil der Emissionen aus dem Linienverkehr der Landesflughäfen Zürich und Genf stammt, soll der Anwendungsbereich auch auf die Schweizer Regionalflughäfen ausgeweitet werden, wo ein Grossteil der Flugbewegungen nicht gewerblicher Verkehr (beispielsweise der private und firmeninterne Geschäftsreiseverkehr) ist und bei dem eine Überwälzung der Kosten keine negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen mit sich bringt.

Antrag:

Art. 92a ist wie folgt zu ergänzen:

«Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf sowie auf allen Regionalflughäfen.»

Art. 129b ff. Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Im vorliegenden Entwurf wird die Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr durch den Bund gemäss Art. 41a des revidierten CO₂-Gesetzes konkretisiert. Gestützt auf die geltenden Bestimmungen in den «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» (RPAV) erarbeitet das kantonale Amt für Mobilität unter Einbezug weiterer kantonaler Stellen, der betroffenen Planungsregionen und einzelner Städte und Gemeinden zurzeit das Agglomerationsprogramm der 5. Generation. Die RPAV sehen eine Mitfinanzierung von Rollmaterial (beschränkt auf Mehrkosten gegenüber Beschaffung von Dieselnissen) vor. Entsprechend ist geplant, dem Bund mehrere solcher Massnahmen einzureichen.

Antrag:

Sollte sich aufgrund der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 etwas an dieser Möglichkeit zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme ändern, ist dies durch den Bund frühzeitig zu kommunizieren.

Art. 129b Empfänger von Beiträgen

Im erläuternden Bericht wird zu Art. 129b festgehalten, das Bundesamt für Verkehr (BAV) werde das Verfahren in einer Richtlinie festlegen. Eine abschliessende Beurteilung des in Art. 129b verankerten Prozesses ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich, da die entsprechende Richtlinie mit voraussichtlich wesentlichen Regelungen zur konkreten Umsetzung der Bestimmung noch nicht vorliegt. Es ist deshalb unerlässlich, dass die Kantone und die Verkehrsunternehmen nochmals bzw. ebenfalls Stellung nehmen können, wenn der Entwurf der Richtlinie erstellt worden ist.

Antrag:

Den Kantonen und den Verkehrsunternehmen ist Gelegenheit zu geben, zur geplanten Richtlinie Stellung zu nehmen, sobald diese im Entwurf vorliegt.

Weiter wird im erläuternden Bericht ausgeführt: «Vorgesehen ist, dass die Gesuche für finanzielle Förderung dem BAV bis spätestens Mitte Jahr vor der geplanten Ablieferung einzureichen sind.» Wir regen an, diese Formulierung zu präzisieren. Es ist unklar, ob hier mit «Mitte Jahr» das Jahr vor der Auslieferung der Fahrzeuge gemeint ist, oder aber auch Gesuche für Fahrzeuge gestellt werden können, die Ende des gleichen Jahres abgeliefert werden. Wir weisen ausserdem darauf hin, dass je nach Auslegung der Umsetzung des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 (SuG, SR 616.1) die Regelung obsolet wird, da das Gesuch sehr viel früher eingereicht werden müsste (vgl. nächster Abschnitt). Wir ersuchen diesbezüglich um eine Klärung und um Festlegung eines Prozesses, der übermässig lange Vorlaufzeiten verhindert.

Zum Gesuchsprozess heisst es im erläuternden Bericht weiter: «Auch hier gilt es Artikel 26 des SuG zu beachten: Fahrzeuge dürfen erst beschafft werden, wenn die finanzielle Förderung endgültig oder dem Grundsatz nach zugesichert worden ist, oder wenn das BAV als zuständige Behörde die Bewilligung zur Beschaffung erteilt hat.» Gemäss dieser Erläuterung gibt es demnach drei Möglichkeiten, um die finanzielle Förderung nicht zu verwirken: (1) endgültige Zusicherung, (2) die Finanzierung ist dem Grundsatz nach zugesichert oder (3) das BAV hat als zuständige Behörde die Bewilligung zur Beschaffung erteilt. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

- *Endgültige Zusicherung:* Unter einer endgültigen Zusicherung verstehen wir die Genehmigung des Gesuches auf finanzielle Förderung. Die Vorlaufzeit bis zur Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge beträgt rund drei Jahre, was insbesondere im Hinblick auf Angebotsausbauten, aber auch hinsichtlich Planungsunsicherheiten in Zusammenhang mit der Elektrifizierung von Busgaragen nicht realistisch und damit unpraktikabel ist.
- *Finanzierung ist dem Grundsatz nach zugesichert:* Die Auslegung des Begriffes «dem Grundsatz nach» ist vorliegend unklar. Es stellt sich die Frage, ob damit beispielsweise gemeint ist, dass, wenn das betreffende Fahrzeug grundsätzlich die gesetzlichen Anforderungen (im Sinne von Art. 129d) erfüllt, eine solche «Zusicherung dem Grundsatz nach» besteht. Diesfalls müsste nicht jede einzelne Fahrzeugbestellung abgewartet und lange Vorlaufzeiten gemäss der ersten Variante (endgültige Zusicherung) könnten vermieden werden.

- *Das BAV hat als zuständige Behörde die Bewilligung zur Beschaffung erteilt:* Eine Bewilligung wird zurzeit nur bei Fahrzeugen vorgenommen, die für den Regionalen Personenverkehr (RPV) eingesetzt werden. Fahrzeuge für den Ortsverkehr werden vom BAV nicht separat genehmigt, weshalb für diese Fahrzeuge entsprechend keine Bewilligung vorliegt. Diese dritte Variante kann demnach nur im RPV-Bereich angewendet werden, nicht bzw. nie jedoch in Bezug auf den Bereich des Ortsverkehrs.

Antrag:

Der Prozess gemäss Art. 129b ist zwingend dahingehend festzulegen, dass einerseits das SuG eingehalten werden kann und andererseits im Ortsverkehr die Vorlaufzeiten für die Beschaffung operativ praktikabel bleiben.

Bei der Umsetzung des vorstehenden Antrags würde es sich allenfalls anbieten, die Einhaltung des SuG über eine grundsätzliche Zusicherung sicherzustellen (vgl. die vorangehenden Ausführungen zur zweiten Variante).

Fahrzeuge für den Ortsverkehr, die bereits vor Ende 2024 bestellt wurden und in den Jahren ab 2025 in Betrieb genommen werden, unterliegen keiner Bewilligung des BAV. Falls keine grundsätzlichere Regelung festgelegt wird, wäre das SuG daher nicht eingehalten und die finanzielle Förderung würde entfallen.

Antrag:

Für die Beschaffung von bereits vor Ende 2024 bestellten Fahrzeugen für den Ortsverkehr mit Inbetriebnahme in den Jahren ab 2025 ist eine Übergangsregelung festzulegen. Bezüglich der Umrüstung von Schiffen auf elektrische oder wasserstoffbasierte Antriebe besteht eine ähnliche Problematik betreffend den Bewilligungszeitpunkt und die Vorlaufzeit.

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Gemäss Art. 129d Abs. 2 werden für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen, keine Fördermittel entrichtet. Im Zürcher Verkehrsverbund werden Fahrzeuge grundsätzlich über eine feste Dauer beschrieben (in der Regel über eine Nutzungsdauer von 14 Jahren), ausser sie erreichen vorher bereits eine bestimmte Laufleistung (mehr als 900 000 km). Wird die Laufleistung vor Ablauf der festgelegten Abschreibungsdauer erreicht, wird davon ausgegangen, dass das Fahrzeug ebenfalls das Ende seiner regulären Nutzungsdauer erreicht hat, und es wird eine Sonderabschreibung vorgenommen. Für den Ersatz eines solchen Fahrzeugs bestünde gemäss Art. 129d Abs. 2 keine Berechtigung zum Bezug von Fördermitteln, obwohl das zu ersetzende Fahrzeug aufgrund der Laufleistung das Ende der Lebensdauer erreicht hat.

Antrag:

Die Regelung von Art. 129b Abs. 2 bzw. Definition der «vollständigen Abschreibung» ist zu erweitern, zum Beispiel durch die Aufnahme von Ausnahmekriterien, insbesondere dem Erreichen einer ausreichenden Laufleistung, dem Verkauf oder einem Totalschaden eines Fahrzeuges.

Art. 129e Auszahlung der Fördermittel

Im erläuternden Bericht wird festgehalten: «Das BAV sammelt bis Mitte des Vorjahres alle erhaltenen Gesuche und teilt die verfügbaren Mittel in der Höhe von jährlich maximal 30 Millionen auf alle Gesuche auf, die die Kriterien erfüllen.» Gemäss Art. 41a CO₂-Gesetz wird der Maximalbetrag auf jährlich 47 Mio. Franken festgelegt. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb an dieser Stelle ein Maximalbetrag von 30 Mio. Franken angegeben wird.

Weiter hält der erläuternde Bericht fest: «Die Auszahlung der Fördermittel ist in Artikel 129e geregelt und erfolgt nach dem Einreichen eines Nachweises der Inbetriebnahme der Fahrzeuge.» Unseres Erachtens wäre eine einheitliche Vorgabe zum buchhalterischen Umgang mit den entsprechenden Fördermitteln im Rahmen der vorgesehenen Richtlinie angezeigt. Ein einfacher und pragmatischer Ansatz wäre hierbei, die Fördermittel direkt mit dem Anschaffungs- bzw. Buchwert der Fahrzeuge zu verrechnen. Dies würde die künftigen Abschreibungen gleichmässig reduzieren. Falls die direkte Verrechnung wegen des Bruttoprinzips nicht möglich ist, könnten alternativ die Fördermittel als Verbindlichkeit (Passivierung) erfasst und jährlich aufgelöst werden, um die Abschreibungen anteilmässig zu reduzieren.

Antrag:

Eine einheitliche Vorgabe zum buchhalterischen Umgang mit den Fördermitteln gemäss Art. 129b ff. ist in die vorgesehene Richtlinie aufzunehmen.

Art. 129f Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Gemäss Art. 129f haben die Unternehmen den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge dem BAV fünf Jahre nach der Inbetriebnahme unaufgefordert zu melden. Es ist nachvollziehbar, dass der korrekte Einsatz der Fahrzeuge sichergestellt werden soll. Allerdings ist eine entsprechende Auswertung in der Praxis nicht umsetzbar: Die Busse werden in der Regel zwar für spezifische Linien beschafft, der Einsatz im Betrieb erfolgt jedoch flexibel. So werden Busse, die ursprünglich für den Ortsverkehr beschafft worden sind, auch für RPV-Linien eingesetzt (werden) und umgekehrt. Dies ermöglicht beispielsweise einen effizienten Einsatz der Fahrzeuge, unter Berücksichtigung der jeweiligen Batterieleistungen. Auf einen entsprechenden Nachweis nach fünf Jahren kann daher verzichtet werden. Dies wird auch bei vergleichbaren Prozessen (zum Beispiel Bürgschaften für die Finanzierung von Fahrzeugen) so gehandhabt.

Antrag:

Auf den Nachweis gemäss Art. 129f ist zu verzichten.

Eventualiter ist die folgende Regelung vorzusehen: «Die Verkehrsunternehmen bestätigen fünf Jahre nach Inbetriebnahme mittels Selbstdeklaration, dass die Fahrzeuge weiterhin mehrheitlich für den konzessionierten Verkehr (unabhängig ob Orts- oder Regionalverkehr) eingesetzt werden. Ist dies nicht mehr gegeben, sind die geleisteten Beiträge zurückzuerstatten.»



Anhang 16 (Art. 51) Anforderungen an das Monitoringkonzept

Unter Ziff. 2.2 Bst. f und g steht, dass das Monitoringkonzept eine Beschreibung der Methodik zur Bestimmung des Anteils an erneuerbaren und emissionsarmen Treibstoffen sowie eine Beschreibung der Methodik zur Bestimmung der weiteren klimawirksamen Effekte der einzelnen Flüge erfassen muss. Im erläuternden Bericht wird präzisiert, dass die zulässigen Methoden dieselben seien, die im Emissionshandelssystem (EHS) der EU zugelassen seien, bzw. dass sich die Methode zur Bestimmung der weiteren Klimawirkungen nach den Vorgaben im EHS der EU zu richten habe.

Antrag:

Die erwähnten Präzisierungen sind ausdrücklich in die Verordnung aufzunehmen, um sicherzustellen, dass sich die Methoden an den Vorgaben der EU auszurichten haben.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Natalie Rickli

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

Per E-Mail an:
per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

RRB Nr.: 948/2024 18. September 2024
Direktion: Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

**Vernehmlassung des Bundes: «Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024» sowie «Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen»
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 wurde der Kanton Bern eingeladen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedankt sich der Regierungsrat bestens.

I. Grundsätzliches

Die Inhalte sowie Stossrichtung der mit den beiden Verordnungen präzisierten Umsetzung des CO₂-Gesetzes erachtet der Kanton Bern als nachvollziehbar und zielführend. Der Kanton Bern stützt dabei explizit auch die Stellungnahme der EnDK und weist zudem darauf hin, dass die Klimakrise in den letzten Jahren betreffend Handeln nichts an Dringlichkeit verloren hat. Die klaren Mehrheitsentscheide des Souveräns betreffend Netto-Null 2050 auf nationaler (2023) wie auch auf kantonaler Ebene (bereits 2021 im Kanton Bern), liefern die Basis und Begründung für eine ambitionierte und vorbildliche Klimapolitik. Der Kanton Bern ist nach wie vor der Meinung, dass die Emissionsreduktion primär im Inland erfolgen sollte.

II. Hinweise und Anträge zur Vernehmlassungsvorlage «Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024»

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 2a – Inlandanteil

Zur Erfüllung der Verpflichtungen des Klimaübereinkommens von Paris hat die Bundesversammlung dem Ziel zugestimmt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Durch eine Weiterführung und punktuelle Verschärfung der Instrumente in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie sowie in der Landwirtschaft sollen die Treibhausgasemissionen in der Schweiz in den Jahren 2021 bis 2030 im Durchschnitt um 35 Prozent reduziert werden. Im Erläuternden Bericht wird dargelegt, dass nur zwei Drittel über Massnahmen im Inland vermindert werden. Diese Aufteilung ist aus Sicht des Kantons Bern zu wenig ambitioniert. Es gilt mit den verfügbaren finanziellen Ressourcen insbesondere die Emissionsreduktion im Inland anzutreiben, anstatt auf Auslandszertifikate zu setzen und dadurch die zwingenden, inländischen Reduktionsmassnahmen aufzuschieben. Dies fördert Wirtschaft, Innovation und reduziert die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Auch das KIG weist darauf hin, dass soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar, die Treibhausgasemissionen in der Schweiz zu reduzieren sind (vergleiche Art. 3 Abs. 4 Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit KIG). Der Kanton Bern hat bereits bei der Vorlage zum CO₂-Gesetz das Inlandziel von mindestens 75 Prozent unterstützt. Wie auch aus den Anmerkungen zu Art. 3 ersichtlich wird, ist eine stärkere Reduktion in der Schweiz technisch möglich und wirtschaftlich tragbar.

Antrag zu Art. 2a:

Der Inlandanteil der Reduktion der Treibhausgasemissionen soll mindestens 75 Prozent betragen.

2. Kapitel: Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden

Art. 16 – Berichterstattung

Die vorgeschlagene Berichterstattung entspricht der heute angewandten Praxis, was nur bedingt Sinn macht. Die Datengrundlage für eine aussagekräftige Berichterstattung über die Entwicklung der CO₂-Emissionen des Gebäudesektors ist mit der heutigen Gesetzgebung nicht gegeben. Wie bereits bei der Vernehmlassung 2021 festgehalten, ist die heutige Datenlage ungenügend. Ohne eine Meldepflicht der Öllieferanten oder ein eidgenössisches GEAK-Obligatorium ist weder die Datenerhebung möglich noch eine Beurteilung der getroffenen Massnahmen. Die Schaffung einheitlicher Grundlagen für die Berichterstattung hat durch das BAFU zu erfolgen.

Antrag zu Art. 16:

Art. 16 Abs. 3 ist entsprechend zu ändern:

~~Die Kantone stellen dem BAFU auf Verlangen die notwendigen Unterlagen zum Bericht zur Verfügung. Das BAFU stellt den Kantonen die notwendigen Grundlagen für die Datenerhebung zur Verfügung.~~

Art. 16a – Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Die Begriffe in diesem Artikel sind nicht klar definiert. In Bst. d könnte das Datum des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage sowohl das Datum der Ausserbetriebnahme der alten Anlage als auch die Inbetriebnahme der neuen Anlage bedeuten. Da dieser Artikel auch Neubauten betrifft, ist das Datum der Inbetriebnahme hier zielführend.

Die Differenzierung zwischen dem Hauptwärmeerzeugungssystem und dem Wärmelieferanten in Bst. f ist unklar. Im Rahmen der thermischen Netze bietet sich die Verwendung des Begriffs

der Heizzentrale an. Zudem liegt die Heizzentrale auch beim Bezug von Nahwärme ausserhalb des Gebäudes, sodass diese hier einzubeziehen wäre.

Damit die CO₂-Emissionen pro Gebäude und damit für den Gebäudepark möglichst genau berechnet werden können, muss auch die Energiebezugsfläche (EBF) erfasst werden. Diese fehlt in den Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen. Zudem geht aus den bestehenden Angaben nicht hervor, ob nur die Heizung, die Warmwassererzeugung oder beides ersetzt wurden. Daher soll eine Angabe über die Kopplung von Heizung und Warmwasser erfolgen.

Gemäss dem Erläuternden Bericht stellen die Gemeinden ihre Daten ihrem Kanton zur Verfügung. Da der Kanton Bern aktuell keinen Zugriff auf die Angaben aus dem Melde- und Baubewilligungsverfahren hat, ist er interessiert zu wissen, auf welcher rechtlichen Grundlage diese Aussage basiert.

Antrag zu Art. 16a:

Um alle energie- und klimarelevanten Daten in ausreichender Klarheit zu erhalten, ist Art. 16a wie folgt zu ändern:

Die wesentlichen Angaben nach Artikel 9 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes zu Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser bei Neubauten und bei deren Ersatz in Altbauten sind:

- a. Energieträger der Wärmeerzeugungsanlage;*
- b. Nennleistung der Wärmeerzeugungsanlage oder des Fernwärmeanschlusses;*
- c. Heizwärmebedarf (Q_h);*
- d. Datum des Ersatzes der Inbetriebnahme der Wärmeerzeugungsanlage;*
- e. Datum des Eintrags in das GWR;*
- f. bei Bezug von Nah- oder Fernwärme: Gebäudeidentifikator (EGID) des Gebäudes, in dem sich das Hauptwärmeerzeugungssystem oder der Wärmelieferant befindet. der massgeblichen Heizzentrale;*
- g. die Energiebezugsfläche;*
- h. Angabe über Kopplung von Warmwasser und Heizung*

Antrag zu den Erläuterungen zu Art. 17c^{bis}

Im erläuternden Bericht wird in der Erklärung zu Artikel 17c^{bis} festgehalten, dass Arbeitsfahrzeuge von den CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen sind. Als Beispiele werden Abfallsammelfahrzeuge und Baufahrzeuge genannt. Nicht konkret erwähnt werden schwere Unterhaltsfahrzeuge des Strassenunterhalts. Da diese Fahrzeuge grundsätzlich in dieselbe Kategorie fallen wie Baufahrzeuge, sind auch sie von den CO₂-Vorschriften auszunehmen. Die aufgezählten Beispiele sind zu ergänzen, u.a. um Fehlinterpretationen des Artikels zu vermeiden.

9. Kapitel: Verwendung der Erträge aus der CO₂-Abgabe

Zur Verwendung der Globalbeiträge und den Anliegen der Förderung

Mit der Revision der CO₂-Verordnung ist in Artikel 104a die Einführung eines Mindestbeitrags bei der Bestimmung des Ergänzungsbeitrags beim Gebäudeprogramm vorgesehen. Dies erfolgt in Absprache mit dem Vorstand der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren und wird vom Kanton Bern begrüsst.

Die Vorlage beinhaltet weitere Instrumente, die befürwortet werden, wie z.B. die Förderung von Solarthermie für solare Prozesswärme, die im Gebäudeprogramm ausgeschlossen ist oder das Einfügen des EGID bei Fernwärmeanschlüssen im GWR.

Art. 113c und d – Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Es wird begrüsst, dass die Produktion erneuerbarer Gase und insbesondere auch landwirtschaftlicher Biogasanlagen unterstützt werden, welche ihr Gas für Wärmezwecke ins Gasnetz einspeisen. Das bietet für die Landwirtschaft wieder neue Chancen und ist positiv.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

Anpassung an den Klimawandel (Förderung)

Im Erläuternden Bericht fehlen an entsprechender Stelle Bedarfsabschätzungen und Modellrechnungen. Es ist aber absehbar, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten nicht ausreichen werden, um alle Tatbestände in Kapitel 9a zu fördern. Daher werden auch für die förderwürdigen Anpassungsmassnahmen gemäss Art. 127a Abs. 2 nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen. In diesem Fall wird das BAFU gemäss Erläuterndem Bericht zu Art. 127a eine Prioritätenordnung gemäss Art. 13 Subventionsgesetz (SuG) definieren.

Gemäss Erläuterndem Bericht sollen Gesuche erst geprüft werden, wenn alle erforderlichen Genehmigungen vorliegen. Der Kanton Bern erachtet dies als wenig zielführend, hängt doch auch die Unterstützung wichtiger Akteure häufig von der Mitfinanzierung durch den Bund ab.

Antrag zu Art. 127a:

Der Kanton Bern beantragt, dass der Bund vor dem Beschluss der Verordnungsänderungen klärt, wie die knappen Mittel auf die verschiedenen Bereiche verteilt werden sollen und dazu die Kantone bzw. die BPUK und die EnDK bezieht. Priorität müssen Projekte haben, die auch von den betroffenen Kantonen, Städten und Gemeinden als sinnvoll beurteilt werden.

Der Kanton Bern beantragt zudem, dass das BAFU vollständige Gesuche definitiv beurteilt, auch wenn noch nicht alle Genehmigungen vorliegen.

10. Kapitel: Förderung und Information

Art. 128 – Information

In Art. 128 unterstützt das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie die Information im Bereich des Klimaschutzes. Im Erläuternden Bericht weist der Bundesrat jedoch darauf hin, dass auch im Bereich der Klimaanpassung der Bedarf an Aus- und Weiterbildung sowie der Information gross ist. Zudem zeigt die Praxis, dass Information über Klimaschutz und Klimaanpassung oft zusammenfallen, was sich auch in Art. 129 niederschlägt.

Antrag zu Art. 128:

Um auch Aus- und Weiterbildung sowie Information über die Klimaanpassung zu fördern, ist Art. 128 wie folgt anzupassen:

¹ Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und Klimaanpassung ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

² Das BAFU gewährt im Rahmen der bewilligten Kredite Finanzhilfen an öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten sowie an private Organisationen, die im Bereich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung:

- a. Aus- und Weiterbildung anbieten; oder
- b. die Öffentlichkeit informieren oder beraten.

³ Förderungswürdige Projekte sind Bildungs- und Kommunikationsprojekte, welche insbesondere:

- a. aufzeigen, wie sie einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des CO₂-Gesetzes leisten können;
- b. wirkungsorientiert ausgerichtet sind;
- c. multiplizierbar sind.

Falls diese Anpassungen aus rechtlichen Gründen nicht möglich sind, ist mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass die in den Erläuterungen erwähnten Angebote im Bereich Klimaanpassung in der Praxis auch unterstützt werden können.

Art. 129b und e – Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Im erläuternden Bericht wird dargelegt, wie der Vollzug der Verordnung vorgenommen werden soll. Es ist vorgesehen, dass das BAV den Vollzug in einer Richtlinie festlegt. Der im Bericht skizzierte Vollzug erscheint dem Kanton Bern nicht praxistauglich. Die Umsetzung der Förderung ist zu überarbeiten.

Erläuterungen zu Art. 129b Empfänger von Beiträgen

Die Transportunternehmen (TU) dürfen Fahrzeuge erst beschaffen, wenn die finanzielle Förderung endgültig oder dem Grundsatz nach zugesichert worden ist oder wenn das BAV als zuständige Behörde die Bewilligung zur Beschaffung erteilt hat.

Aktuell liegen die Lieferfristen für Elektrofahrzeuge je nach Fahrzeugtyp zwischen einem und drei Jahren nach Erteilung der Zuschlagsverfügung. Diesem Zuschlagsentscheid geht normalerweise ein mehrmonatiger Ausschreibungsprozess voraus. Der mögliche Inbetriebnahmezeitpunkt kann erst abgeschätzt werden, wenn klar ist, welche Offerte den Zuschlag bekommt. Die Zusicherungsverfügung des Bundes muss somit in einem sehr frühen Zeitpunkt der Beschaffung erfolgen. Deutlich früher als der im Erläuternden Bericht erwähnte, späteste Gesuch-einreichungstermin von Mitte Jahr vor der geplanten Inbetriebnahme.

Erläuterungen zu Art. 192e Auszahlung der Fördermittel

Im Hinblick auf die Erstellung der Offerten für die abgeltungsberechtigten Verkehrsarten (Regional- und Ortsverkehr) müssen die Transportunternehmen die möglichen Förderbeiträge frühzeitig kennen und entsprechend in ihren Planrechnungen berücksichtigen.

Das im erläuternden Bericht skizzierte Vorgehen der Beitragsgewährung (Sammlung der Gesuche bis Mitte des Vorjahres, anschliessend Aufteilung der zur Verfügung stehenden Mittel und Zuteilung nach der geplanten Inbetriebnahme, Förderung allenfalls erst im Folgejahr) bietet den Transportunternehmen keine Sicherheit, dass die Förderbeiträge im vorgesehenen Jahr und im vorgesehenen Umfang dann effektiv geleistet werden. Auch nicht zur Planungssicherheit trägt bei, dass die Beitragssätze von Jahr zu Jahr angepasst werden können.

Aufgrund dieser Unsicherheiten wird die Einrechnung möglicher Förderbeiträge zu Diskussionen im Bestellprozess führen.

Fazit

Der im erläuternden Bericht aufgezeigte Prozess ist nicht praxistauglich. Die Ausrichtung der Förderbeiträge muss auf einer flexibleren finanziellen Grundlage beruhen. Sie kann nicht auf Basis eines fixierten Jahresbudgetbetrages erfolgen. Zudem müssen die Beiträge im Zeitpunkt der Förderungszusicherung in der Höhe klar sein.

Die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien muss zwingend über einen mehrjährigen Rahmenkredit erfolgen. Nur mit diesem kann auf die Unwägbarkeiten der Fahrzeugbeschaffungen adäquat reagiert und die Planbarkeit der Bundesbeiträge im Bestellprozess sichergestellt werden.

Antrag zu den Erläuterungen zu Art. 129b und e:

Die Finanzierung über einen statischen jährlichen Budgetbetrag erachten wir finanztechnisch als ungünstig. Aufgrund der Lieferfristen können zwischen Bestellung/Beitragszusicherung und Auszahlung der Förderbeiträge mehrere Jahre liegen. Mittels eines mehrjährigen, verbindlich festgelegten Finanzrahmens (bspw. über einen Rahmenkredit) ist dieser Problematik bei den Ausführungsbestimmungen Rechnung zu tragen.

Der Prozess muss so ausgestaltet werden, dass mit den Zusicherungen die Beiträge in der Höhe klar sind. Die TU können diese Förderbeiträge nach der Inbetriebnahme der Fahrzeuge abrufen.

Art. 129d – Geförderte Fahrzeuge

Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen.

Für den Kanton Bern ist es unbestritten, dass die Umstellung auf elektrische Antriebstechnologien nur einmal mit Fördermitteln unterstützt wird. Ebenfalls unbestritten ist, dass Fahrzeuge nicht vorzeitig ausser Betrieb zu setzen sind. Diese Bestimmung mit dem Kriterium der Abschreibung zu definieren, greift aber zu kurz. Es kann Sinn machen, ganze Flotten zu ersetzen und die Fahrzeuge zu verkaufen, oder anderweitig im öffentlichen Verkehr einzusetzen. Auch kann es sein, dass Fahrzeuge wegen Unfall oder Schäden ersetzt werden müssen oder die Abschreibedauer nicht erreichen, weil die Fahrleistung höher war. Es muss für diese Fälle eine Ausnahmeregelung mit entsprechenden Kontrollmassnahmen geben.

Antrag zu Art. 129d:

Der Kanton Bern beantragt Art. 129d Abs. 2 wie folgt zu ändern:

Grundsätzlich keine Fördermittel werden entrichtet für den Ersatz von Fahrzeugen, die bereits elektrifiziert sind oder vor Ablauf der vorgesehenen Nutzungsdauer ausser Betrieb genommen werden. Das BAV regelt die Ausnahmen.

Art. 129f – Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Es ist unbestritten, dass sichergestellt werden muss, dass die geförderten Fahrzeuge längerfristig im abgeltungsberechtigten Verkehr eingesetzt werden. Die Sicherstellung gemäss Art. 129f ist aber nicht zweckmässig. Die Transportunternehmen müssen beim Fahrzeugeinsatz flexibel sein. Angebots- und Nachfrageveränderungen können zu Änderungen beim Fahrzeugeinsatz führen. Die Trennung zwischen gemeinsam bestelltem Verkehr (RPV vom Bund mitbestellt) und übrigem konzessionierten Verkehr (OV und nicht vom Bund mitbestellte RPV-Linien) steht im Widerspruch zu einem optimierten Fahrzeugeinsatz im abgeltungsberechtigten Verkehr.

Antrag zu Art. 129f:

Eine Rückzahlungspflicht sollte sich nur ergeben, wenn die Fahrzeuge nicht mehr im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden.

Anhang 20: Änderung anderer Erlasse – Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV)

Zur Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung

Die unterschiedlichen Zeitpunkte der Abschaffung der Mineralölrückerstattung des Regionalverkehrs (2030) und des Ortsverkehrs (2026) wurde im Gesetzgebungsprozess gefällt. Der Entscheid führt bei den Kantonen und Gemeinden ab 2026 zu deutlichen Mehrkosten, da diese den Ortsverkehr ohne Bundesunterstützung finanzieren. Ziel muss es nun sein, dass der administrative Aufwand für die Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgabe in einem verhältnismässigen Rahmen bleibt.

Wichtig ist, dass nun umgehend definiert wird, welche Linien bezüglich Treibstoffzollrückerstattung als Ortsverkehr gelten und dies in den Ende September 2024 durch die TU einzureichenden Zweitofferten 2025/2026 berücksichtigt werden kann.

Art. 58b ARPV – Prioritäten bei der Förderung

In Bezug auf die Reduktion der CO₂-Emissionen sind für den Kanton Bern alle Bahnangebote von Bedeutung und somit Tagesverbindungen als auch Nachtzüge. Da die Tagesverbindungen wirtschaftlich kostendeckend erbracht werden können, ist der Kanton Bern mit der vorgesehenen Priorisierung der Nachtzüge einverstanden.

III. Hinweise und Anträge zur Vernehmlassungsvorlage «Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen»

Art. 2 - Begriffe

Im Rahmen des Erläuternden Berichts wird zu Art. 2, Abs. 1 erklärt, die Definition erneuerbarer Treibstoffe erfolge bereits im Rahmen von Art. 19a der Mineralölsteuerverordnung (MinöStV). Dieser Artikel definiert allerdings nur biogene Treibstoffe. Der Kanton Bern hat hierzu zwei Verständnisfragen:

Unter die Definition von biogenen Treibstoffen nach Art. 19a MinöStV fallen nach Auffassung des Kantons Bern auch solche Treibstoffe, die zwar aus erneuerbaren Energieträgern wie z.B. Biomasse hergestellt wurden, in deren Herstellungsprozess jedoch nicht erneuerbare Energien verwendet wurden. Aus Sicht des Kantons Bern ist zu prüfen, wie mit der Verwendung nicht erneuerbarer Energie im Herstellungsprozess «erneuerbarer Energieträger» umzugehen ist.

Die biogenen Treibstoffe nach Art. 19a MinöStV müssen jeweils aus einem biogenen oder erneuerbaren Energieträger hergestellt werden. Ob auch Brenn- und Treibstoffe, die mit erneuerbaren Energieträgern aus nicht biogenen Ausgangsstoffen wie Wasser oder CO₂ hergestellt werden, unter diese Regelung fallen, ist dem Kanton Bern nicht klar.

Nach Auffassung des Kantons ist nicht jeder biogene Brenn- und Treibstoff erneuerbar, noch jeder erneuerbare Brenn- und Treibstoff biogen (z.B. Synfuels).

Antrag zu Art. 2:

Der Kanton Bern beantragt zu prüfen, ob diese Punkte einer Klärung in Art. 19a der MinöStV bedürfen.

Art. 3 – Ökologische Anforderungen

Im Rahmen des Klimaschutzes werden auch Treibhausgasemissionen von industriellen Prozessen und auf Transportwegen reduziert. Die Treibhausgasemissionen fossiler Treibstoffe bleiben jedoch konstant. Die oben aufgeführten Unterschiede in den Definitionen erneuerbarer und biogener Treibstoffe führen nach Auffassung des Kantons Bern bereits zu weniger emissionsintensiven Treibstoffen. Zudem erwartet der Kanton Bern, dass seit dem Erlass der ökologischen Anforderungen an biogene Treibstoffe im Jahre 2008 Effizienzsteigerungen und Emissionsreduktionen in industriellen Prozessen und Transportketten zu verringerten Treibhausgasemissionen im Lebenszyklus führen.

Antrag zu Art. 3:

Der Kanton Bern beantragt zu prüfen, ob hier künftig eine stärkere Verringerung der Treibhausgasemissionen (mehr als 40 Prozent) gegenüber fossilen Treibstoffen (vgl. Art. 3 Abs. 1 Bst. a) zu fordern ist.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Evi Allemann
Regierungspräsidentin

Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Bildungs- und Kulturdirektion
- Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

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

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Juni 2024 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) sowie der über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

1. Generelle Bemerkungen

Der vorliegende Entwurf führt die im revidierten CO₂-Gesetz enthaltenen Massnahmen und Vorgaben aus. Die Vorlage erscheint in ihren Grundzügen angemessen. Dennoch wird angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels der Handlungsspielraum in mehreren Bereichen nicht überall im nötigen Umfang ausgeschöpft.

In der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) sind die Regelungen bezüglich der ökologischen Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe denjenigen der EU anzugleichen: Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet müssen mindestens 70 Prozent statt wie vorgeschlagen 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen emittiert werden als bei konventionellen fossilen Brenn- oder Treibstoffen.

2. Anträge zu den einzelnen Artikeln der CO₂-Verordnung

Artikel 16a: Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen (gemäss Art. 9 Abs. 3 CO₂-Gesetz)

Der Heizwärmebedarf wird beim Ersatz des Wärmeerzeugers in der Regel aufgrund von Verbrauchsdaten (üblicherweise der letzten drei Jahre) ermittelt und beinhaltet oft auch den Anteil für die Warmwasseraufbereitung. Der Anteil Warmwasser müsste für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden. Eine Berechnung des Heizwärmebedarfs gemäss Norm SIA 380/1 ist beim Wärmeerzeugerersatz unüblich, nicht notwendig und kann somit nicht als zwingende Eingabe gefordert werden.

Antrag 1

Bezüglich Heizwärmebedarf (Art. 16a Bestimmung c) muss als Quellangabe «Schätzung oder ähnliches» im Eidgenössischen Gebäude- und Wohnregister (GWR) wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen, respektive als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.

Mit Bestimmung d wird eine Genauigkeit gefordert, die nicht notwendig ist. Das Inbetriebnahmejahr des Ersatzes bietet genügend Genauigkeit und ist bekannt, was beim Datum oft nicht der Fall sein wird.

Antrag 2

Artikel 16a Bestimmung d ist wie folgt zu ändern: ~~Datum~~ **Inbetriebnahmejahr** des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;

Artikel 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Weder im Verordnungstext noch in den Erwägungen wird auf das Zusammenwirken mit den kantonalen Grossverbraucherbestimmungen, die aufgrund von Artikel 46 des Energiegesetzes (EnG; SR 730.0) erlassen wurden, eingegangen. Weder eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel noch eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel befreit von der Einhaltung allfälliger kantonaler Vorschriften, insbesondere von Vorgaben betreffend den Einsatz erneuerbarer Energien bei einem Wärmeerzeugerersatz.

Antrag 3

Es ist an geeigneter Stelle das Zusammenwirken mit den kantonalen Energievorschriften im Sinne von Artikel 46 EnG festzuhalten.

Gemäss Absatz 2 kann eine Verminderungsverpflichtung auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Es ist davon auszugehen, dass dabei das abgeschiedene CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers mit Verminderungsverpflichtung gemeint ist. Dies ist zu konkretisieren.

Antrag 4

Artikel 66a Absatz 2 ist zu konkretisieren:

Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgedehntem CO₂ **aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers** umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgedehnten CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.

Artikel 89: Kompensationssatz

Ab 2025 müssen gemäss Artikel 89 Absatz 3 25 Prozent der Emissionen kompensiert werden, bis 2030 soll dieser Anteil auf 50 Prozent steigen. Artikel 89 Absatz 2 senkt den Inlandkompensationssatz von mindestens 15 Prozent auf 12 Prozent. Der Regierungsrat beantragt, diesen Satz nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte weiterhin hoch ist und ausreichend Potenzial vorhanden ist. Zudem beantragt er, dass die Menge an inländisch zu kompensierendem CO₂ bis 2030 mindestens gleich bleibt, was eine jährliche Erhöhung des Inlandkompensationssatzes erfordert:

- 2025 und 2026: 15 Prozent
- 2027 und 2028: 16 Prozent
- 2029 und 2030: 17 Prozent

Antrag 5

Der Kompensationssatz im Inland ist weiterhin bei mindestens 15 Prozent zu belassen.

Antrag 6

Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.

Verwendung der Erträge aus der CO₂-Abgabe

Artikel 104: Globalbeitragsberechtigung

Der Begriff CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien ist nicht klar definiert. Eine genaue Definition des Begriffs ist wichtig, damit klar ist, wofür Globalbeiträge gewährt werden.

Antrag 7

Im erläuternden Bericht ist zu präzisieren, was mit der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien gemeint ist.

Zur Vereinfachung des Vollzugs des Gebäudeprogramms sowie der Verhinderung von Doppelförderung ist der Kanton über unterstützte Massnahmen zu informieren.

Antrag 8

Artikel 104 Absatz 2 ist wie folgt zu ergänzen:

Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe der EGID) welche Massnahmen unterstützt wurden.

Artikel 112: Förderberechtigung (Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie)

Die Unterstützung für die indirekte Nutzung von Geothermie sollte der direkten Nutzung gleichgestellt werden. Dies ist wichtig, da Projektträger von einer bestimmten Förderung ausgehen und um sicherzustellen, dass vorhandene Potenziale genutzt werden. Zielführend ist es, die Förderung wie beim grenzüberschreitenden Personenverkehr zu gestalten, indem ungedeckte Kosten übernommen werden, statt nur einen prozentualen Anteil der Investitionskosten.

Antrag 9

Die Unterstützung von Projekten für die indirekte Nutzung von Geothermie ist Projekten zur direkten Nutzung von Geothermie möglichst gleichzustellen.

Antrag 10

Die Förderung soll die ungedeckten Kosten übernehmen.

Artikel 113e: Förderberechtigung (Förderung von Anlagen zur Nutzung von Solarthermie für Prozesswärme)

Die Beschränkung auf eine Mindestleistung von 35 Kilowatt (kW) für solarthermische Anlagen für industrielle Anwendungen ist zu restriktiv, insbesondere für kleinere Anlagen, die eine geringere Leistung benötigen, aber ein interessantes Potenzial darstellen. Eine Senkung der Mindestleistung auf 10 kW würde es ermöglichen, die meisten Anlagen dieser Art zu subventionieren, insbesondere wenn sie nicht im Rahmen des Gebäudeprogramms förderfähig sind.

Antrag 11

Artikel 113e Absatz 1 Bestimmung b ist wie folgt anzupassen:
eine thermische Kollektornennleistung von mindestens **10 35** kW aufweisen;

Artikel 127a: Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Angesichts der Sommer-Naturgefahren ist es bedauerlich, dass der Schutz vor Schäden durch Bodenbewegungen nach starkem Regen nicht in der Liste förderungswürdiger Anpassungsmassnahmen enthalten ist. Niederschlagsereignisse sollten explizit genannt werden, um Massnahmen wie Schwammstadt-Konzepte zu fördern. Auch sollten Absatz 2 Bestimmung e geändert und Massnahmen zur Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern förderungswürdig werden.

Antrag 12

Artikel 127a Absatz 2 Bestimmung c ist wie folgt zu ergänzen:

Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere **Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie** Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss **und Bodenbewegungen;**

Antrag 13

Artikel 127a Absatz 2 ist um die Bestimmung f zu ergänzen:

Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern;

Artikel 128: Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit

Gemäss Artikel 128 fördert das Bundesamt für Umwelt die Aus- und Weiterbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird jedoch auch die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt.

Antrag 14

Artikel 128 ist um die Klimaanpassung zu ergänzen.

Artikel 128a: Höhe der Finanzhilfen

Förderwürdige Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften wie Gemeinden oder Kantone durchgeführt. Daher scheint die Höhe der Finanzhilfen, insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung, gering. Sie ist zu erhöhen.

Antrag 15

Artikel 128a ist folgendermassen anzupassen:

Die Finanzhilfen betragen höchstens **60 40** Prozent der anrechenbaren Kosten. [...]

3. Anträge zu den einzelnen Artikeln der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Gemäss Artikel 35d des revidierten Umweltschutzgesetzes dürfen erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. Die neue IBTV legt fest, dass diese Anforderungen erfüllt sind, wenn die Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus mindestens 40 Prozent unter den konventionellen fossilen Brennstoffe liegen (Art. 3 Abs. 1 Bestimmung a). Diese Verminderung ist jedoch unzureichend und entspricht nicht der EU-Vorgabe von mindestens 70 Prozent. Die IBTV und die Mineralölsteuergesetzgebung sollten daher an die EU-Regelungen angepasst werden. Zudem ist unklar, wie die Brenn- und Treibstoffe auf klimapolitische Instrumente wie die Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen angerechnet werden. Wichtig ist, dass nur die tatsächlichen Treibhausgasverminderungen im Vergleich

zu fossilen Brennstoffen anrechenbar sind, z. B. 70 Prozent der Emissionsminderung bei emissionsarmen Flugtreibstoffen.

Antrag 16

Artikel 3 Absatz 1 Bestimmung a ist wie folgt anzupassen:

[...] der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens **70 40** Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Altdorf, 30. Oktober 2024



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Christian Arnold

Roman Balli



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern
vnl-klima@bafu.admin.ch

Schwyz, 24. September 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zu den Ausführungsbestimmungen zum Bundesgesetz über die Reduktion von CO₂-Emissionen vom 23. Dezember 2011 (CO₂-Gesetz, SR 641.71) für die Zeit nach 2024 zur Vernehmlassung bis 17. Oktober 2024 unterbreitet.

Der Kanton Schwyz stimmt der Vorlage zu.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber



CH-6060 Sarnen, BRD

Per E-Mail an
Vnl-klima@bafu.admin.ch

Sarnen, 17. Oktober 2024

Vernehmlassung: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat uns mit Schreiben vom 26. Juni 2024 zur Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit.

Der Kanton Obwalden unterstützt die Vorlage im Grundsatz.

Die angestrebten Massnahmen zielen mehrheitlich auf eine Dekarbonisierung ab und damit einhergehend auf eine Förderung der elektrischen Antriebsenergien. Dafür muss aus Sicht der Versorgungssicherheit genügend Strom vorhanden sein. Gerade die Befürchtungen betreffend eine allfällige Strommangellage 2022/2023 zeigten, dass die Schweiz nicht unabhängig vom europäischen Stromnetz und letztlich sehr vulnerabel ist. Auch wenn die übergeordneten Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen nachvollziehbar sind, muss im Auge behalten werden, dass Strom nicht unendlich zur Verfügung steht und hier ebenfalls Handlungsbedarf besteht.

Zur Vorlage im Einzelnen haben wir folgende Bemerkungen:

Zu Art. 3 – Richtwerte für einzelne Sektoren:

In der Verordnung fehlt eine klare Festlegung des betroffenen Sektors. Der Bereich «Übrige» soll gemäss Botschaft die Landwirtschaft, den Bereich Abfall (ohne Kehrrichtverbrennung) sowie die Emissionen aus den synthetischen Gasen umfassen. Wie im erläuternden Bericht dargelegt, sind die Klimaziele der Landwirtschaft ein Bestandteil der Agrarpolitik. Emissionsreduktionen in der Landwirtschaft sind aufgrund der komplexen biologischen Prozesse und den Konsummustern sehr herausfordernd. Während die gesamte Landwirtschaft seit 1990 rund 13 % ihrer Emissionen reduzierte, hat der fossile Verbrauch der Landwirtschaft um fast 40 % abgenommen. Im Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG, SR 814.310) sind deshalb richtigerweise keine Ziele für die Landwirtschaft festgelegt.

Antrag zu Art. 3 Bst. d. – Richtwerte für einzelne Sektoren:

Streichung von Art. 3 Bst. d:

"Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 75 Prozent;
- c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;
- d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent."

Zusätzliche Übergangsbestimmung zum GWR:

Gewisse Merkmale sind gemäss Vorlage in das GWR (Gebäude- und Wohnungsregister) aufzunehmen, vgl. Änderung anderer Erlasse, z.B. Art. 8 Abs. 1 Bst. 1 Verordnung über das eidg. Gebäude- und Wohnungsregister. Aufgrund der Erfahrungen mit der Einführung des GWR ist eine genügend lange Umsetzungsfrist einzuplanen, damit die gewünschte Datenqualität erreicht werden kann.

Zum Entwurf der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen haben wir folgende Bemerkung:

Mit dem Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen ist sicherzustellen, dass eine allfällige Gefährdung aus dem Sicherheitsdatenblatt ersichtlich wird, damit die notwendigen Massnahmen betreffend Gesundheits- und Brandschutz eingeleitet werden können.

Antrag:

Betreffend GWR ist an geeigneter Stelle eine zusätzliche Übergangsbestimmung mit einer genügend langen Frist vorzusehen.

Zu Art. 129d Abs. 2 – Geförderte Fahrzeuge:

Für den Kanton Obwalden ist unbestritten, dass Fahrzeuge grundsätzlich nicht vorzeitig ausser Betrieb genommen werden sollen. Die Förderung beim Umstieg auf elektrischen Antrieb soll bis Ende 2030 befristet werden. Dieser starre Ansatz greift unseres Erachtens in der Praxis zu kurz. Es ist zu berücksichtigen, dass die örtlichen Gegebenheiten sehr unterschiedlich sind. So kann es vorkommen, dass vor allem bei kleineren Kantonen keine Fahrzeuge altersgemäss bis 2030 ersetzt werden können. Weil die Flotte vor 2025 stufenweise erneuert wurde. Es sollte vermieden werden, dass jene Kantone, welche nicht über ideale Voraussetzungen für die Umstellung verfügen, von der Förderung aus praktischen Gründen ausgeschlossen werden.

Antrag zu Art. 129d Abs. 2 – Geförderte Fahrzeuge:

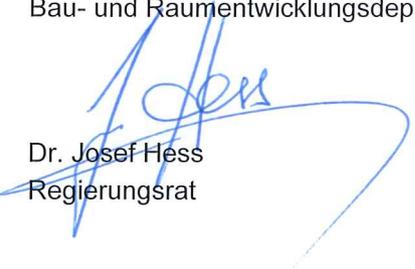
Die Förderung soll über das Jahr 2030 hinaus möglich sein.

Der Kanton schliesst sich des Weiteren der gemeinsamen Stellungnahme der Energiedirektorenkonferenz (ENDK) und der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) an.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bau- und Raumentwicklungsdepartement



Dr. Josef Hess
Regierungsrat

Kopie an:

- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Volkswirtschaftsdepartement
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Energie, Energie- und Klimafachstelle



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

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 24. September 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, sich zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 vernehmen zu lassen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und lassen uns wie folgt vernehmen.

1 Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711)

1.1 Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Die Förderung beim Umstieg auf elektrischen Antrieb soll bis Ende 2030 befristet werden. Das war schon beim Gesetzeserlass entsprechend vorgesehen. Dieser starre Ansatz greift unseres Erachtens in der Praxis zu kurz. Es ist zu berücksichtigen, dass die örtlichen Gegebenheiten sehr unterschiedlich sind. So wird die PostAuto AG in Nidwalden für die Umstellung auf elektrischen Antrieb ein neues Depot errichten müssen. Dies bedarf eines erheblichen zeitlichen Vorlaufs. Es sollte vermieden werden, dass jene Unternehmen, welche nicht über ideale Voraussetzungen für die Umstellung verfügen, von der Förderung aus praktischen resp. baulichen Gründen ausgeschlossen werden.

Antrag:

Die Förderung soll in begründeten Fällen über das Jahr 2030 hinaus möglich sein.

1.2 Rückerstattung der Mineralölsteuer

Die Verlängerung der Rückerstattung der Mineralölsteuer begrüsst der Regierungsrat Nidwalden. Allerdings ergeben sich aus der Unterscheidung des Ortsverkehrs ab 1. Januar 2026 Überschneidungen zu dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegten Bestellverfahren. Die neue Bestellperiode läuft über die Fahrplanjahre 2025 und 2026. Die Ausscheidung des Ortsverkehrs war bislang eine vom BAV vorgenommene finanzielle Angelegenheit. In der Praxis werden diese Angebote integriert mit dem abgeltungsberechtigten Regionalen Personenverkehr (RPV) geplant und erbracht. Entsprechend erfolgen auch die Finanzierungsbeschlüsse im Takt von zwei Jahren. Nachträgliche finanzielle Belastungen der zuständigen

Kantone und Gemeinden sind aufgrund der Kurzfristigkeit ungünstig. Die Finanzierungsbeschlüsse für 2026 sind weitgehend erfolgt, da sie gemeinsam mit jenen für das Budgetjahr 2025 geplant werden mussten.

Antrag:

Die Rückerstattung der Mineralölsteuer für den Ortsverkehr soll frühestens auf den 31. Dezember 2026 (neue Bestellperiode 2027/28) aufgehoben werden.

Es ist generell anzumerken, dass die Transportunternehmen für die Umstellung auf erneuerbare Energien sorgen müssen. Die Kantone können dabei Hilfestellung bieten, aber die Verantwortung liegt nicht bei ihnen.

Antrag:

Sind Transportunternehmen aus technischen Gründen nicht in der Lage, die Umstellung innert den avisierten Fristen zu bewerkstelligen, kann die Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Antrag der Besteller (Kantone und Bund) in Einzelfällen verlängert werden.

1.3 Art. 2a

Einer Abschwächung der bisherigen Regelung im CO₂-Gesetz stehen wir kritisch gegenüber. Es ist fraglich, ob mit dem Inlandanteil von zwei Dritteln das globale Netto-Null-Ziel gemäss dem Pariser Klimaübereinkommen und dem Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) erreicht werden kann. Damit eine Verzögerung verhindert werden kann, ist der Inlandanteil auf 75 Prozent zu erhöhen.

Antrag:

Art. 2a anpassen:

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu 75 Prozent zwei Dritteln mit Massnahmen in der Schweiz.

1.4 Art. 3 Bst. a

Art. 3 Bst. a enthält ein verbindliches Zwischenziel im Sektor Gebäude für das Jahr 2030 von höchstens 50 Prozent der Emissionen des Jahres 1990. Dieses Ziel wird als realistisch und machbar eingeschätzt und wird unterstützt.

1.5 Art. 3 Bst. b

Soll der Inlandanteil der reduzierten Emissionen auf 75% erhöht werden, müssen auch die Richtewerte zur Absenkung der einzelnen Sektoren angepasst werden. In Anbetracht dessen und der zunehmenden Verkehrsüberlastung ist eine ambitioniertere Reduktion im Sektor Verkehr anzustreben. Mit der vorgesehenen Streichung von Artikel 3 Absatz 2 entfällt die Möglichkeit, dass das UVEK dem Bundesrat beim Verfehlen von Zwischenzielen weitere Massnahmen vorschlagen kann. Diese Streichung ist nachvollziehbar, da bis 2030 keine weiteren Zwischenziele mehr vorliegen. Dennoch sollte überprüft werden, ob sich die einzelnen Sektoren auf dem vorgesehenen Absenkpfad befinden, und gegebenenfalls sollen weitere Massnahmen vorgesehen werden können. So kann sichergestellt werden, dass die Ziele bis 2030 erreicht werden.

Antrag:

Art. 3 Abs. 1 Bst. b anpassen und neuen Abs. 2 einführen:

¹ In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

(...)

b. im Sektor Verkehr: höchstens 65 75 Prozent;

(...).

² Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, die ausreichen, um die Richtwerte zu erreichen.

1.6 Art. 16a

Art. 16a definiert Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen, die in Zukunft von den Baubewilligungsbehörden bei Neubauten oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) eingetragen werden müssen. Im Unterschied zur Leistung ist der Heizwärmebedarf eine variable Grösse, die nicht allein vom eingesetzten Gerät abhängt. Beispielsweise ist der Heizwärmebedarf abhängig vom Benutzerverhalten und jährlich unterschiedlich aufgrund von Klimaunterschieden. Eine variable Grösse soll nicht im GWR festgehalten werden. Soll der Heizwärmebedarf erfasst werden, muss dies in einer jährlich aktualisierten Datenbank aufgrund des effektiven Energieverbrauchs erfolgen.

Antrag:

Art. 16a Bst. c Heizwärmebedarf (Qh) ist zu streichen.

1.7 Art. 112 Abs. 2

Art. 112 Abs. 2 hält fest, dass auch die indirekte Nutzung der Geothermie förderberechtigt ist, falls sich eine direkte Nutzung als unmöglich herausstellt. Dies ist wichtig, weil es die Investitionssicherheit und somit die Wirtschaftlichkeit von Geothermie-Projekten erhöht. Die Anpassung wird unterstützt.

1.8 Art. 129d Abs. 1

Nach Art. 129d Abs. 1 Bst e beschränkt sich die Förderung auf Schiffe mit elektrischem oder wasserstoffbasiertem Antrieb. Hier empfehlen wir eine möglichst technologie-offene Formulierung. Vom Ausstoss her bedeutend sind bspw. auf dem Vierwaldstättersee historische Schiffe. Die Umrüstung der entsprechenden Anlagen ist technisch nicht umsetzbar, da die Fahrzeuge denkmalgeschützt sind.

Antrag:

Auf Gesuch hin sollten darum auch synthetische CO₂-neutrale Treibstoffe von finanziellen Hilfen profitieren können. Ähnliche Bestrebungen sind im Bereich der Luftfahrt im Gang (siehe [Pilatus und Synhelion starten Partnerschaft für Treibstoffe, gewonnen aus Sonnenenergie | Pilatus Flugzeugwerke AG \(pilatus-aircraft.com\)](#)). Die Dynamik in diesem Bereich sollte in der Verordnung ihren Niederschlag finden.

2 Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV, neu)

Zur IBTV hat der Regierungsrat Nidwalden keine Bemerkungen.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Res Schmid
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- vnl-klima@bafu.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

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

Glarus, 1. Oktober 2024

Vernehmlassung i.S. Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Wir schliessen uns den Stellungnahmen der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren vom 11. September 2024 sowie des Cercle Climat vom 7. August 2024 an und unterstützen diese vollumfänglich. Wir bitten Sie diese Anliegen zu berücksichtigen.

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

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Kaspar Becker
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber

Beilagen:

- Stellungnahme Cercle Climat vom 7. August 2024
- Stellungnahme Konferenz Kantonaler Energiedirektoren vom 11. September 2024

E-Mail an (PDF- und Word-Version): vnl-klima@bafu.admin.ch

**Konferenz der Vorsteher der
Umweltschutzämter K/VU**

Haus der Kantone
Speichergasse 6
3001 Bern

Per Email

Bern, 07.08.2024



**AUSFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN ZUM CO₂-GESETZ FÜR DIE ZEIT NACH 2024 -
STELLUNGNAHME**

Sehr geehrter Herr K/VU-Präsident, sehr geehrte Damen und Herren

Die vorliegende Stellungnahme wurde durch den Cercle Climat zuhanden der K/VU erarbeitet.

Allgemeine Bewertung

Der Cercle Climat bedankt sich für die Gelegenheit, zum Entwurf der Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellung nehmen zu können.

Der vorliegende Entwurf führt die im revidierten CO₂-Gesetz enthaltenen Massnahmen und Vorgaben aus. Die Vorlage ist in ihren Grundzügen angemessen. Dennoch wird angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels der Handlungsspielraum in mehreren Bereichen nicht im nötigen Umfang ausgeschöpft. Insbesondere in vier Bereichen sind Anpassungen notwendig:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen von zwei Dritteln ist unzureichend und muss erhöht werden, insbesondere wenn man bedenkt, dass die zuletzt verbleibenden Emissionen nach Ausschöpfung des leicht anzugehenden Verminderungspotenzials am schwierigsten zu reduzieren sind.
- Der Sektor Verkehr muss mehr als im Entwurf vorgeschlagen zu den Zielsetzungen beitragen. Die in der Vorlage enthaltenen Bestimmungen nehmen zwar wichtige und lange überfällige Streichungen von bestimmten Erleichterungen und Fehlanreizen vor. Allerdings sind auch die übrigen Erleichterungen zu streichen, der Kompensationssatz im Inland ist zu erhöhen und die Sanktionen sind anzupassen, damit im Verkehr ambitioniertere Zielsetzungen erreicht werden können.

- Im Flugverkehr sind die angedachten Massnahmen weiterzuentwickeln. So sind die Angaben zu den Flugemissionen verbindlicher auszugestalten und zu ergänzen. Auch soll die Beimischpflicht von erneuerbaren Flugtreibstoffen auf weitere Flughäfen ausgeweitet werden.
- In der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) sind die Regelungen bezüglich der ökologischen Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe denjenigen der EU anzugleichen: über den gesamten Lebenszyklus betrachtet müssen mindestens 70 Prozent statt wie vorgeschlagen 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen emittiert werden als bei konventionellen fossilen Brenn- oder Treibstoffen.

Zu den einzelnen Bestimmungen haben wir folgende Bemerkungen und Anträge:

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 2a: Inlandanteil

Der in Art. 2a festgelegte Inlandanteil von mindestens zwei Dritteln reicht nicht aus, um der globalen Netto-Null-Zielsetzung gemäss Pariser Klimaübereinkommen und Klimaschutzgesetz gerecht zu werden. Die Dekarbonisierung erfordert einen umfassenden Infrastrukturbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz. Die Auslandskompensation verzögert diese Massnahmen und führt dazu, dass finanzielle Mittel im Inland fehlen. Eine Investition dieser Mittel in der Schweiz hingegen stellt sicher, dass der technische Fortschritt, das Wissen und die Expertise, die in diesen Bereichen erworben werden, eine solide Grundlage für das Angehen künftiger Herausforderungen bilden. Auch kann dadurch die hiesige Wirtschaft selbst von den positiven Auswirkungen profitieren und es werden neue wirtschaftliche Möglichkeiten geschaffen.

Zudem ist zu bedenken, dass bei Auslandkompensationen Unsicherheiten bestehen, ob die angestrebten Treibhausgasvermindierungen tatsächlich erzielt werden können. Selbst bei Projekten mit einem hohen Standard (Verified Carbon Standard, Gold Standard) bestehen Zweifel an ihrer Effektivität.

Nicht zuletzt ist zu bedenken, dass die Kantone in ihren Zielsetzungen in der Regel auf Auslandkompensation verzichten. Sie planen also, die Treibhausgasreduktionen vollständig im eigenen Gebiet zu realisieren. Ein tiefer Inlandanteil würde deren Zielsetzungen verwässern und die Ambitionen schwächen.

Aus diesen Gründen ist es angezeigt, einen Inlandanteil von mindestens 75 Prozent oder höher festzulegen. So würde die Schweiz auch ihre Verantwortung als reicher Staat, der zu den grössten Pro-Kopf-Emittenten von Treibhausgasen gehört, wahrzunehmen.

Antrag: Der Inlandanteil ist auf mindestens 75 Prozent zu erhöhen und Art. 2a ist entsprechend anzupassen.

Art. 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Verkehr im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von 8 Prozent ist im

Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 auf 65 Prozent anzupassen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen möglich. Um die Reduktion von 35 Prozent bis 2030 zu erreichen, müssten rein elektrisch betriebene Fahrzeuge ungefähr 22 Prozent des Gesamtbestands ausmachen. Damit wäre auch die übergreifende Zielsetzung gemäss Art. 2a mit einem Inlandanteil von mindestens 75 Prozent zu erreichen.

Antrag: Art. 3 Bst. b ist folgendermassen anzupassen: «im Sektor Verkehr: höchstens 65 Prozent;»

In der bisherigen CO₂-Verordnung ist in Art. 3 Abs. 2 eine Bestimmung enthalten, die vorsieht, dass weitere Massnahmen beantragt werden, wenn Sektorziele verfehlt werden. Um die Zielerreichung 2030 sicherzustellen, ist eine solche Bestimmung auch im vorliegenden Entwurf einzufügen. Dazu ist es notwendig, dass der Bund zeitnah überprüft, ob die einzelnen Sektoren auf Zielpfad sind, und bei Bedarf weitere Massnahmen vorsieht.

Antrag: Art. 3 ist um einen Abs. 2 zu ergänzen: «Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, die ausreichen, um die Richtwerte zu erreichen.»

Art. 14a: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art. 14a leistet mit der Bereitstellung von Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen einen wichtigen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, bedarf es jedoch einiger Präzisierungen.

Damit die Flugangebote klar und einheitlich sind, müssen konsequenterweise immer jeweils sowohl die CO₂-Emissionen wie auch die weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden. Zudem ist festzulegen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug anzugeben sind.

Für Kundinnen und Kunden ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die schlecht einordbar ist. Um das Bewusstsein für die Auswirkungen und die Kosten der Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen zu schärfen, sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges ebenfalls in der Werbung enthalten sein und die Reisenden sollen ein Angebot zur Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen erhalten. Dieses Kompensationsangebot muss in Übereinstimmung mit Artikel 2a erfolgen. Bei der Bezifferung dieses Angebots sind die höchsten internationalen Standards zu fordern.

Als eine weitere Möglichkeit zur Sensibilisierung der Reisenden soll angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen.

Anträge:

- Art. 14a Abs. 1 ist folgendermassen anzupassen: "Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in

visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar 2026 im Inserat gut sichtbar und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden."

- Art. 14a Abs. 4 ist folgendermassen anzupassen: "Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird."
- Art. 14a Abs. 5 ist zu streichen. Es ist ein neuer Absatz 5 mit folgendem Wortlaut einzufügen: "In den Flugangeboten muss ein Angebot zur Kompensation aller klimarelevanten Emissionen enthalten sein, das hohen internationalen Standards genügt. Das Kompensationsangebot muss einen Preis enthalten. Das BAFU legt die geeigneten internationalen Standards fest."
- Art. 14a ist um folgenden Absatz zu ergänzen: "Das Kompensationsangebot enthält einen Anteil an Inlandkompensation in der Höhe des Inlandanteils gemäss Art. 2a."
- Art. 14a Abs. 6 ist wie folgt anzupassen: "Das BAFU publiziert eine Liste mit Emissionsrechnern, die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen, und mit Umweltkennzeichnungssystemen, die den Anforderung nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen."
- Art. 14a ist um folgenden Absatz zu ergänzen: "Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf."

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

Die Massnahmen in Kapitel 3 müssen darauf abzielen, zeitnah eine effiziente, emissionsfreie und wirtschaftliche Fahrzeugflotte zu erreichen. Im Grundsatz begrüssen wir die vorgeschlagenen Änderungen. Insbesondere begrüssen wir, dass von einer erneuten Einführung von Übergangserleichterungen wie Phasing-Ins und Supercredits abgesehen wird. Generell ist die Berücksichtigung von CO₂-Verminderungen sowie Erleichterungen so gering wie möglich zu halten. Die individuellen Zielvorgaben lassen den Importeuren genug Spielraum. Zu folgenden Bereichen haben wir Anträge oder Bemerkungen:

Art. 17a und 17b: Personenwagen und Lieferwagen

Die generelle Ausnahme von Personen- und Lieferwagen mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, ist aus mehreren Gründen zu hinterfragen. Im Betrieb CO₂-freie Antriebe sind bei Personen- und Lieferwagen heute bereits standardmässig in allen Fahrzeugklassen auf dem Markt verfügbar. Bei heute teilweise noch höheren Anschaffungskosten sind die Lebenszykluskosten dieser Fahrzeuge bereits tiefer, vor allem bei hohen Fahrleistungen. Die technischen Anforderungen an die Personen- und Lieferwagen sind in den meisten Fällen auch mit im Betrieb CO₂-freien Antrieben erfüllbar.

Antrag: Sämtliche Personen- und Lieferwagen mit Armeekennzeichen sind dem Geltungsbereich zu unterstellen. Art. 17a Abs. 2 sowie Art. 17b Abs. 2 sind entsprechend anzupassen.

Art. 26: Verminderung durch Ökoinnovationen

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte können mittels Ökoinnovationen vermindert werden. Allerdings ist keine klare Definition vorhanden, was genau Ökoinnovationen umfasst. Von Erleichterungen dieser Art ist abzusehen, um eine ambitioniertere Zielsetzung im Sektor Verkehr zu erreichen.

Antrag: Art. 26 ist zu streichen.

Art. 28 und Anhang 4a: Individuelle Zielvorgabe

Die Anpassung des Vorzeichens der Zielwertgeraden in der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe gemäss Anhang 4a Ziff. 1.3 begrüessen wir ausdrücklich. Somit führt das Importieren von Fahrzeugen, die schwerer sind als der Schweizer Flottendurchschnitt, zu der gewünschten Verschärfung der individuellen Zielvorgabe. Nur wenn der Mechanismus in dieser Weise funktioniert, ist eine Erreichung der Zielwerte realistisch.

Art. 29: Sanktionsbeträge

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet. Momentan ist die Kaufkraft in der Schweiz gegenüber dem europäischen Durchschnitt um den Faktor 2.8 höher. Die Sanktionen sind daher mindestens um den Faktor 2.5 anzugleichen.

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

5. Kapitel: Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

Art. 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Gemäss Art. 66a Abs. 2 kann eine Verminderungsverpflichtung auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Wir gehen davon aus, dass dabei das abgeschiedene CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers mit Verminderungsverpflichtung gemeint ist. Dies ist zu konkretisieren.

Antrag: Art. 66a Abs. 2 ist zu konkretisieren.

7. Kapitel: Massnahmen im Zusammenhang mit fossilen Treibstoffen

Art. 87: Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

In Art. 87 wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung dafür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wird. Sie ist rückgängig zu machen.

Antrag: Die Schwelle ist bei 1'000 Tonnen CO₂ pro Jahr zu belassen.

Art. 89: Kompensationssatz

Importeure von Treibstoffen müssen einen Teil der CO₂-Emissionen im Verkehr kompensieren. Der Kompensationssatz legt den Anteil der zu kompensierenden Emissionen fest. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz können die Importeure neu einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren.

Neu müssen ab 2025 gemäss Art. 89 Abs. 3 25 Prozent der Emissionen kompensiert werden. Dieser Anteil soll gemäss Vorlage bis 2030 auf 50 Prozent ansteigen. Art. 89 Abs. 2 senkt den Kompensationssatz im Inland von bisher mindestens 15 Prozent auf neu mindestens 12 Prozent. Wir beantragen, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch und das Potenzial für neue Projekte ebenfalls vorhanden ist. Zusätzlich beantragen wir, dass die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben soll, was eine jährliche Erhöhung des Kompensationssatzes im Inland zur Folge hat. Falls die Emissionen im Verkehr linear abnehmen, würde der Kompensationssatz im Inland in den betreffenden Jahren folgende Höhe aufweisen:

- 2025 und 2026: 15 Prozent
- 2027 und 2028: 16 Prozent
- 2029 und 2030: 17 Prozent

Anträge:

- Der Kompensationssatz im Inland ist weiterhin bei mindestens 15 Prozent zu belassen.
- Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.

Art 92a: Örtlicher Geltungsbereich (Beimischung emissionsarme und erneuerbare Flugtreibstoffe)

Die Pflicht zur Beimischung von emissionsarmen und erneuerbaren Flugtreibstoffen ist nicht nur bei den Landesflughäfen Zürich und Genf, sondern auch bei den Regionalflughäfen einzuführen. Auch wenn der grösste Teil der Emissionen aus dem Linienverkehr der Landesflughäfen ZRH und GVA stammt, soll der Anwendungsbereich auch auf die Schweizer Regionalflughäfen ausgeweitet werden, wo ein Grossteil der Flugbewegungen nicht gewerblicher Verkehr (beispielsweise der private und firmeninterne Geschäftsreiseverkehr) ist und bei dem eine Überwälzung der Kosten keinen negativen volkswirtschaftlichen Effekt mit sich bringt.

Antrag: Art. 92a ist wie folgt zu ergänzen: "Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf *und auf allen Regionalflughäfen.*"

9. Kapitel: Verwendung der Erträge aus der CO₂-Abgabe

Art 104: Globalbeitragsberechtigung

Der Begriff "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" ist nicht klar definiert. Eine genaue Definition des Begriffs ist wichtig, damit klar ist, wofür Globalbeiträge gewährt werden.

Antrag: Es ist zu präzisieren, was genau mit der "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" gemeint ist.

Art. 112: Förderberechtigung (Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie)

Die Unterstützung für die indirekte Nutzung von Geothermie, wenn sich die direkte Nutzung als unmöglich erwies, ist möglichst gleich auszugestalten wie im Falle einer direkten Nutzung. Dies einerseits, weil ein Projektträger ein entsprechendes Projekt in der Annahme gestartet hat, eine Förderung in bestimmter Höhe zu erhalten und andererseits, um sicherzustellen, dass die Potenziale auch genutzt werden, wenn die entsprechenden Vorarbeiten bereits umgesetzt wurden. Dabei ist es zielführender, die Unterstützungsbeiträge so auszugestalten wie bei der vorgesehenen Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Das bedeutet, dass durch die Förderung die ungedeckten Kosten übernommen würden und nicht ein prozentualer Anteil der anrechenbaren Investitionskosten. Ungedeckte Kosten sind Kosten, die nicht durch die Einnahmen aus den Energielieferungen gedeckt werden.

Anträge:

- Die Unterstützung von Projekten für die indirekte Nutzung von Geothermie ist Projekten zur direkten Nutzung von Geothermie möglichst gleichzustellen.
- Die Förderung soll die ungedeckten Kosten übernehmen.

Art. 113e: Förderberechtigung (Förderung von Anlagen zur Nutzung von Solarthermie für Prozesswärme)

Die Beschränkung auf eine Mindestleistung von 35 kW für solarthermische Anlagen für industrielle Anwendungen ist zu restriktiv, insbesondere für kleinere Anlagen, die eine geringe Leistung benötigen, aber ein interessantes Potenzial darstellen. Eine Senkung der Mindestleistung auf 10 kW würde es ermöglichen, die meisten Anlagen dieser Art zu subventionieren, insbesondere wenn sie nicht im Rahmen des Gebäudeprogramms förderfähig sind.

Antrag: Die Mindestleistung für Solarthermie für industrielle Anwendungen ist auf 10 kW zu senken.

Art. 127a: Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Die Finanzhilfen beschränken sich gemäss Art. 127a auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen, während die Bewertung und Kommunikation der Massnahmen mehr Aufmerksamkeit verdienen würde, um gute Praktiken zu verbreiten. Wir gehen im Weiteren davon aus, dass wie im erläuternden Bericht (S. 52) beschrieben neben Massnahmen zur Vermeidung von Schäden auch Massnahmen zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt förderungswürdig sind.

Anträge:

- Art. 127a Abs. 1 ist folgendermassen zu ergänzen: "Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung, Umsetzung, *Evaluation und Kommunikation* von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates entsprechen."

Angesichts der Naturgefahrenereignisse in diesem Sommer ist es bedauerlich, dass die Vermeidung von Personen- und Sachschäden aufgrund von Bodenbewegungen nach intensiven Niederschlägen in der Liste der besonders zu fördernden Anpassungsmassnahmen nicht enthalten ist. Auch sollten Niederschlagsereignisse explizit genannt werden, damit offensichtlicher ist, dass auch Massnahmen im Bereich Schwammstadt/Schwammlandschaft wie im Erläuterungsbericht beschrieben förderberechtigt sind. Ökosysteme können zudem auch durch Ereignisse wie Trockenperioden oder Starkniederschläge beeinträchtigt werden, was eine Änderung in Abs. 2 Bst. e bedingt. Ebenso sind Massnahmen förderwürdig, die der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern, z.B. durch Niederwasserinnen, dienen.

Anträge:

- Art. 127a Abs. 2 Bst. c ist wie folgt zu ergänzen: «Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere *Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen*;»
- Art. 127a Abs. 2 Bst. e ist wie folgt anzupassen: «Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch *Ereignisse und durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung*.»
- Art. 127a Abs. 2 ist um einen Buchstaben "f. *Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern*" zu ergänzen.

Massnahmen in Bezug auf Schäden in der Landwirtschaft (Bst. d) sind förderwürdig, wenn eine standortangepasste und klimawandelresistente Bewirtschaftung beziehungsweise entsprechende Kulturen vorhanden sind. Der Einsatz von trockenheitstoleranten landwirtschaftlichen Kulturen sollte als gute fachliche Praxis vorausgesetzt werden können und hier im Gegensatz zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht nicht gefördert werden. Eine Ausnahme wären allfällige Hilfen bei der Umstellung, falls diese den üblichen Umfang übersteigt.

Antrag: Art. 127a Abs. 2 Bst. d ist folgendermassen zu ergänzen: "*dabei werden Anpassungsmassnahmen in der Landwirtschaft nur gefördert, wenn sie im Zusammenhang mit einer standortangepassten und klimawandelresistenten Bewirtschaftung stehen oder standortangepasste und klimawandelresistente Kulturen nutzen;*"

10. Kapitel: Förderung und Information

Art. 128: Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit

Gemäss Art. 128 fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird jedoch auch die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt.

Antrag: Art. 128 ist um die Klimaanpassung zu ergänzen.

Art. 128a: Höhe der Finanzhilfen

Förderwürdige Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtliche Körperschaften wie Gemeinden oder Kantone durchgeführt werden. Daher scheint die Höhe der Finanzhilfen, insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung, gering. Sie ist zu erhöhen.

Antrag: Art. 128a ist folgendermassen anzupassen: «Die Finanzhilfen betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. [...]»

Auslandskompensation

Gemäss erläuterndem Bericht (S. 77-78) ist vorgesehen, dass die Kompensation im Ausland zur Erreichung des Klimaziels 2030 über die Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe erfolgen soll. Wir weisen darauf hin, dass diese jedoch voraussichtlich nur ungefähr die Hälfte der im Ausland zu kompensierenden Emissionen abdecken würde. Für die restlichen Emissionen müsste der Bund internationale Bescheinigungen erwerben. Dies wäre mit hohen Kosten verbunden: bei einem Preis von 100 Franken pro Tonne CO₂ wären dazu rund 400 Millionen Franken erforderlich.

Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Künftig dürfen gemäss Art. 35d des revidierten Umweltschutzgesetzes erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. In der neuen IBTV werden diese Anforderungen konkretisiert. Die ökologischen Anforderungen sind unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a). Diese Verminderungsleistung ist nicht ausreichend. Auch entspricht sie nicht den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt. Die IBTV und auch die Mineralölsteuergesetzgebung sind diesbezüglich den Regelungen der EU anzugleichen.

Zudem ist unklar, wie die betreffenden Brenn- und Treibstoffe an die klimapolitischen Instrumente, wie z.B. die Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen, angerechnet werden. Dabei ist es zentral, dass nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen anrechenbar sind. So wäre beispielsweise beim Einsatz von emissionsarmen Flugtreibstoffen - je nach Verminderungsleistung des Treibstoffs - z.B. 70 Prozent davon an die Beimisch-Quote anrechenbar.

Anträge:

- In Art. 3 Abs. 1 Bst. a ist 40 Prozent mit 70 Prozent zu ersetzen.
- In Art. 19c Bst. a der Mineralölsteuerverordnung ist 40 Prozent ebenfalls mit 70 Prozent zu ersetzen.
- Es ist sicherzustellen, dass in den klimapolitischen Instrumenten, bei denen erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe angerechnet werden können, nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen angerechnet werden können.

Freundliche Grüsse

Christophe Joerin

christophe.joerin@cercleclimat.ch
T +41 26 305 37 50

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, den 11. September 2024

Vernehmlassung Revision CO2-Verordnung (infolge Revision CO2-Gesetz)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die kantonale Energiedirektorenkonferenz eingeladen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO2-Verordnung) Stellung zu nehmen. Die vorliegende Stellungnahme wurde unter Mitwirkung der kantonalen Energiefachstellen (EnFK) erstellt und durch den Vorstand der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren verabschiedet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt.

I. Allgemeine Bemerkungen:

Die vorliegende Revision enthält für die Kantone diverse relevante Bestimmungen, insbesondere im Bereich Vollzug, auf welche wir uns in der Stellungnahme primär beziehen. Damit der Vollzug effizient abwickeln kann, schlagen wir diverse Anpassungen vor. Davon betroffen sind folgende Punkte:

- Vereinfachen der Angaben zu den im **GWR** einzutragenden **Daten** bei Wärmeerzeugungsanlagen;
- Klären des **Zusammenwirkens** der **Instrumente** (Verminderungsverpflichtung/Förderung) im Bereich **Grossverbraucher** (Bund/Kantone);
- **Umsetzen** der Berücksichtigung der CO2-Bilanz von eingesetzten Baumaterialien im Gebäudeprogramm mit der anstehenden **Revision** des **Harmonisierten Fördermodells**;
- Früher **Einbezug** der Kantone bei der Festlegung der Berücksichtigung der CO2-Bilanz von eingesetzten **Baumaterialien** im Gebäudeprogramm;
- **Vermeidung** von **Doppelförderung** in den Bereichen Information und Beratung sowie Aus- und Weiterbildung;
- Definition einer **Übergangsbestimmung** zur Förderung von Unternehmen im Rahmen des Gebäudeprogramms, welche keine Verminderungsvereinbarung eingehen wollen.

II. Stellungnahme zu energierelevanten Bestimmungen der Revision der CO2-Verordnung

Abs.	Inhalt	Einschätzung / Anträge inkl. Begründung
Inlandanteil und Richtwerte für die Emissionsverminderung in einzelnen Sektoren		
Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren (gem. Art. 3 Abs. 1 CO2-G)		
	<p><i>In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:</i></p> <p><i>a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;</i></p>	Zustimmung
Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen (gemäss Art. 9 Abs. 3 CO2-G)		
	<p><i>Die wesentlichen Angaben nach Artikel 9 Absatz 3 des CO2-Gesetzes zu Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser bei Neubauten und bei deren Ersatz in Altbauten sind:</i></p> <p><i>a. Energieträger der Wärmeerzeugungsanlage;</i></p> <p><i>b. Nennleistung der Wärmeerzeugungsanlage oder des Fernwärmeanschlusses;</i></p> <p><i>c. Heizwärmebedarf (Qh);</i></p> <p><i>d. Datum des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;</i></p> <p><i>e. Datum des Eintrags in das GWR;</i></p> <p><i>f. bei Bezug von Fernwärme: Gebäudeidentifikator (EGID) des Gebäudes, in dem sich das Hauptwärmeerzeugungssystem oder der Wärmelieferant befindet.</i></p>	<p>Anträge:</p> <p>Bst. c: Als Quellangabe muss «Schätzung o.ä.» im GWR wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen, respektive als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.</p> <p>Bst. d ist wie folgt zu ändern:</p> <p>Datum Inbetriebnahmejahr des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;</p> <p>Bst. f: Die Aufnahme dieser Bestimmung wird explizit unterstützt und bildet eine wichtige Grundlage zur Verbesserung im Bereich der Fernwärmenetze.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bst. c: Der Heizwärmebedarf wird beim Ersatz des Wärmeerzeugers i.d.R. aufgrund von Verbrauchsdaten (üblicherweise der letzten drei Jahre) ermittelt und beinhaltet oft auch den Anteil für die Warmwasseraufbereitung. Der Anteil Warmwasser müsste für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden. Eine Berechnung des Heizwärmebedarfs gemäss Norm SIA 380/1 ist beim Wärmeerzeugererersatz unüblich, nicht notwendig und kann somit nicht als zwingende Eingabe gefordert werden.</p> <p>Bst. d: Es ist keine Genauigkeit gefordert, welche nicht notwendig ist. Das Inbetriebnahmejahr des Ersatzes bietet genügend Genauigkeit und ist bekannt, was beim Datum oft nicht der Fall sein wird;</p> <p>Bst. f: Heute können nur die Wärmeabnehmer eingetragen werden, ohne den Lieferanten angeben zu können. Das Schliessen dieser Lücke kann mit der Ergänzung angegangen werden.</p>

Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen		
Art. 66 Voraussetzungen (gemäss Art. 31 Abs. 1 CO2-G)		
3.	<i>Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.</i>	<p>Antrag: Art. 66 Abs. 3 wird explizit unterstützt, sollte jedoch wie folgt präzisiert werden: <i>Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude oder für Teile von Gebäuden mit Wohnnutzung gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.</i></p> <p>Begründung: Die Befreiung soll auch bei Gebäuden mit Mischnutzungen o.ä. nur auf jenen Teil anwendbar sein, welcher einer wirtschaftlichen Tätigkeit dient oder für eine klar definierte öffentlich-rechtliche Tätigkeit verwendet wird.</p>
5.	<p><i>Eine Verminderungsverpflichtung kann eingegangen werden, wenn die Anlagen für eine der folgenden öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten verwendet werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a. Betrieb von Bädern;</i> <i>b. Betrieb von Kunsteisbahnen;</i> <i>c. Betrieb von dampfbetriebenen Lokomotiven und Schiffen;</i> <i>d. Betrieb von Spitälern, Alters- und Pflegeheimen;</i> <i>e. Herstellung von fossil erzeugter Wärme oder Kälte, die in regionale Fernwärme- und Fernkältenetze eingespeist oder von Betreibern von Anlagen nach Absatz 1 verwendet wird; ausgenommen davon ist die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude.</i> 	<p>Hinweise:</p> <p>Zu Bst. d.: Alters- und Pflegeheime beinhalten oft Gebäudebereiche, welche dem altersgerechten Wohnen dienen. Wir gehen davon aus, dass unter Berücksichtigung von Abs. 3 für diese Teile von Wohnbauten keine Verminderungsverpflichtung eingegangen werden kann.</p> <p>Zu Bst. e: Es kann davon ausgegangen werden, dass regionale Fernwärmenetze überwiegend Wärme für Wohnbauten und nicht für Prozesswärme oder anderweitige wirtschaftliche Tätigkeiten erzeugen. Somit wird die Mindestgrenze von 60 Prozent, welche nötig ist, um eine Vereinbarung zur Verminderungsverpflichtung einzugehen, i.d.R. selten eingehalten.</p>
Gesuch um Festlegung einer Verminderungsverpflichtung		
Art. 69		
1.	<p><i>Das Gesuch muss enthalten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>f. die Eidgenössischen Gebäude-Identifikator Nummern (EGID-Nummern);</i> 	Zustimmung
Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung (gem. Art. 46 EnG)		
1.	<i>Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:</i>	Antrag:

<p>a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder</p> <p>b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).</p>	<p>Es ist an geeigneter Stelle das Zusammenwirken mit den kantonalen Energievorschriften im Sinne von Art. 46 EnG festzuhalten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Weder im Verordnungstext noch in den Erwägungen wird auf das Zusammenwirken mit den kantonalen Grossverbraucherbestimmungen, die aufgrund von Art. 46 des Energiegesetzes (EnG, SR 730.0) erlassen wurden, eingegangen. Weder eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel noch eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel befreit von der Einhaltung allfälliger kantonalen Vorschriften, insbesondere Vorgaben betreffend den Einsatz erneuerbarer Energien bei einem Wärmeerzeugersersatz.</p>
<p>Globalbeiträge zur langfristigen Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden Art. 104 Einleitungssatz (gem. Art. 34 Abs. 2 CO2-G)</p>	
<p>1. Der Bund gewährt den Kantonen Globalbeiträge nach Artikel 34 Absatz 2 des CO2-Gesetzes für die Förderung von Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr, unter Berücksichtigung der CO2-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien, wenn:</p>	<p>Antrag:</p> <p>Die Berücksichtigung der CO2-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien muss pragmatisch umgesetzt werden, weshalb wir den frühen Einbezug der Kantone bei der Ausgestaltung dieser Ergänzung fordern. Daher schlagen wir vor, diese Anpassungen zusammen mit der Revision des Harmonisierten Fördermodells umzusetzen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei Effizienzmassnahmen an der Gebäudehülle von bestehenden Bauten verbessern primär Erhöhungen der Wärmedurchlasswiderstände bei den Aussenbauteilen die betrieblichen CO2-Emissionen. Die Berücksichtigung des Dämm-Materials reduziert die CO2-Einsparungen bei zuvor ungenügend gedämmten Bauten nur geringfügig. Daher ist das Anliegen einfach für alle Beteiligten (Bauträger, Baubranche, Vollzug) und nicht rein wissenschaftlich umzusetzen. Sinnvollerweise werden diese Anpassungen mit der anstehenden Revision des Harmonisierten Fördermodells umgesetzt. Die Arbeiten dazu werden nächstes Jahr ausgelöst und durch das BFE und die EnDK begleitet und finanziert.</p>
<p>2. Er gewährt keine Globalbeiträge insbesondere für Massnahmen:</p> <p>c. die bereits anderweitig durch den Bund oder eine private Organisation im Klimabereich unterstützt werden, wenn damit keine zusätzliche Emissionsverminderung erzielt wird.</p>	<p>Antrag:</p> <p>Art. 104 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen:</p> <p>Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe der EGID) welche Massnahmen unterstützt wurden.</p>

		<p>Begründung: Diese Angaben dienen der Vereinfachung des Vollzugs des Gebäudeprogramms sowie der Verhinderung von Doppelförderung.</p>
<p>Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung</p>		
<p>Art. 112 Förderberechtigung (gem. Art. 34a Abs. 1 Bst. a und b)</p>		
1.	<p>Für Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung (Art. 34a Abs. 1 Bst. a des CO₂-Gesetzes) können Beiträge für die Prospektion und die Erschliessung von Geothermie-Reservoirien gewährt werden, wenn die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12 erfüllen.</p>	Zustimmung
2.	<p>Für Projekte zur Erschliessung indirekt für die Wärmebereitstellung nutzbarer hydrothormaler Ressourcen (Art. 34a Abs. 1 Bst. b des CO₂-Gesetzes) kann ein Beitrag gewährt werden, wenn sich eine direkte Nutzung nach einer ersten Explorationsbohrung als nicht möglich erweist und die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12a erfüllen.</p>	Zustimmung
<p>Art. 128 Förderung</p>		
1.	<p>Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes.</p>	<p>Antrag: Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden. Dadurch soll eine Doppelsubventionierung vermieden und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden.</p> <p>Begründung: Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art.48 (Aus- und Weiterbildung) EnG zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.</p>
<p>Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit</p>		
<p>Art. 129 Information durch das BAFU</p>		
1.	<p>Das BAFU informiert die Öffentlichkeit und berät Behörden, Unternehmen und Private über: a. die Folgen des Klimawandels;</p>	Antrag:

<p>b. die Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen oder zur Erhöhung der Senkenleistung;</p> <p>c. die Massnahmen zur Bewältigung der Folgen der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre.</p>	<p>Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden. Dadurch soll eine Doppelsubventionierung vermieden und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden.</p> <p>Begründung: Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art. 47 (Information und Beratung) EnG zur Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.</p>
<p>Übergangsbestimmungen zur Änderung von xx.yy.2025 Art. 146ab Gesuch zur Verminderungsverpflichtung 2025 (gem. Art. 31 -CO2-G)</p>	
<p><i>Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 31 des CO2-Gesetzes eine Verminderungsverpflichtung ab 1. Januar 2025 eingehen wollen, müssen das Gesuch bis zum 1. September 2025 einreichen. Dabei sind abweichend von Artikel 69 Absatz 2 Buchstabe d Angaben über die Treibhausgasemissionen der Jahre 2022 und 2023 zu machen.</i></p>	<p>Antrag: In den Übergangsbestimmungen ist eine Formulierung aufzunehmen, welche definiert, wie mit Fördergesuchen im Rahmen des Gebäudeprogramms von Betreibern von Anlagen mit oder ohne Verminderungsverpflichtung umzugehen ist, solange unklar ist, für welche dieser Anlagenbetreiber ein Abschluss für eine Verminderungsvereinbarung zustande kommt.</p> <p>Begründung: Die Übergangsphase, in welcher es den Kantonen und ihren Vollzugsstellen unmöglich ist die Fördergesuche abschliessend zu beurteilen, dauert zwei Jahre, respektive bis spätestens am 31.12.2026 (gem. Art. 146ac Abs. 2). Es darf nicht sein, dass Unternehmen, welche keine Verminderungsverpflichtung eingehen wollen, in diesen zwei Jahren «benachteiligt» werden, respektive von der Förderung ausgeschlossen werden müssen. Gemäss aktueller Regelung könnten diese Unternehmen erst ab dem 1.1.2027 wieder mit einer Beurteilung allfälliger Gesuche und mit Förderbescheiden rechnen.</p>

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Staatsrat Roberto Schmidt
Präsident EnDK



Véronique Bittner-Priesz
Generalsekretärin EnDK

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

Zug, 24. September 2024 rv

**Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Juni 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kanton Zug in obgenannter Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Wir äussern uns gerne wie folgt:

Grundsätzlich befürworten wir die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Einige der energierelevanten Bestimmungen der revidierten CO₂-Verordnung sind jedoch zu präzisieren. Dies betrifft insbesondere die Vorgaben zu den im Gebäudewohnregister einzutragenden Daten bei Wärmeerzeugungsanlagen, das Zusammenwirken der Instrumente im Bereich der Grossverbraucher und die Übergangsbestimmung zur Förderung von Unternehmen im Rahmen des Gebäudeprogramms. Diesbezüglich unterstützen wir die Anträge und Hinweise der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren EnDK (vgl. ihre Stellungnahme vom 11. September 2024).

Zusätzlich stellen wir noch zwei weitere Anträge:

Zu Kapitel 2.3.4 Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr:

Die klimaschonenden Antriebssysteme sind noch in einer starken Entwicklungs- und Innovationsphase. Es ist deshalb richtig und wichtig, wenn die Förderung nicht jetzt schon auf eine Technologieart eingeschränkt wird.

Antrag:

Wasserstoff, welcher mit alternativen Energien hergestellt und im öffentlichen Verkehr eingesetzt wird, soll ebenso wie die elektrischen Antriebstechnologien unterstützt werden.

Zu den Kapiteln 2.5.1 Emissionshandelssystem für Anlagen / 2.5.4 Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen / 2.5.6 Förderung erneuerbarer Gase:

Synthetische Gase, welche durch alternative Energiequellen gewonnen werden, haben technisch gesehen das viel grössere Skalierungspotenzial als Biogase, sofern letztere nicht durch Verwendung von Fruchtfeldern (Konkurrenz zur Ernährungswirtschaft) produziert werden. Gleichzeitig können synthetische Gase auch die Sommer/Winter-Lücke mindern.

Antrag:

Überall dort, wo Biogase resp. erneuerbare Gase angerechnet oder unterstützt werden können, sind auch synthetische Gase (z. B. Methan) einzuschliessen, welche mit alternativen Energien hergestellt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Silvia Thalmann-Gut
Frau Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Versand per E-Mail an:

- vnl-klima@bafu.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Volkswirtschaftsdirektion, info.vds@zg.ch
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Amt für Umwelt, info.afu@zg.ch



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

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

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Courriel : ynl-klima@bafu.admin.ch

Fribourg, le 7 octobre 2024

2024-929

Dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024 – Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 26 juin 2024 sur l'objet cité en titre, lequel a retenu toute notre attention. Nous avons l'honneur de vous transmettre notre détermination y relative.

Après analyse des documents transmis, et plus particulièrement pour ce qui concerne **l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂**, nous vous informons que le Conseil d'Etat se rallie à la prise de position du 11 septembre 2024 de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK).

En complément à ladite prise de position, le Conseil d'Etat entend apporter les éléments suivants :

Art. 3 : Valeurs indicatives dans les différents secteurs

Selon la let. b, les émissions dans le secteur des transports en 2030 doivent représenter au maximum 75 % des émissions en 1990. La réduction des émissions de 8 % obtenue jusqu'à présent dans le secteur des transports est très faible par rapport aux autres secteurs. De même, le potentiel de réduction pour les années à venir n'est pas suffisamment exploité avec la valeur indicative. La valeur indicative pour le secteur des transports doit donc être adaptée de 75 % à 65 %. Il est par exemple possible d'atteindre cet objectif en augmentant la part des véhicules électriques. Pour atteindre la réduction de 35 % d'ici 2030, les véhicules purement électriques devraient représenter environ 22 % du parc total. Cela permettrait également d'atteindre l'objectif général de l'art. 2a, à savoir une part de 75 % au moins dans le pays.

De plus, Comme indiqué dans le rapport explicatif, les objectifs climatiques de l'agriculture font partie intégrante de la politique agricole (p. 14 du rapport). Les réductions d'émissions dans l'agriculture sont très difficiles à réaliser en raison de la complexité des processus biologiques et des modèles de consommation. Alors que l'ensemble de l'agriculture a réduit ses émissions d'environ 13 % depuis 1990, la consommation d'énergie fossile de l'agriculture a diminué de près de 40 %. C'est donc à juste titre que la loi générale sur la protection du climat ne fixe pas d'objectifs pour l'agriculture. Le Parlement a sciemment renoncé à un objectif sectoriel spécifique pour l'agriculture, tant dans la loi sur la protection du climat que dans la loi sur le CO₂. Il nous semble donc pas correct d'introduire une telle réglementation au niveau de l'ordonnance.

En conséquence, le Conseil d'Etat propose d'adapter l'art. 3, let. a et let. b comme suit : "*b. secteur des transports : 65 % au maximum ;*", et de compléter la disposition par un art.3 al.2 nouveau : «² *Les valeurs pour le secteur de l'agriculture demeurent réservées* ».

Art. 14a : Indication des émissions dans les offres de vol

En fournissant des informations sur l'impact climatique des services de transport, l'art. 14a apporte une contribution importante à la prise de décision responsable des utilisateurs. Toutefois, certaines précisions sont nécessaires pour garantir la transparence et la comparabilité.

Pour que les offres de vol soient claires et homogènes, il faut toujours indiquer les émissions de CO₂ ainsi que les autres émissions ayant un impact sur le climat. Il convient en outre de préciser que les émissions doivent être indiquées pour le vol aller et le vol retour, ou au moins de le garantir dans le rapport explicatif.

Pour les clients, la quantité d'éq.-CO₂ est un ordre de grandeur difficile à cerner. Afin de faire prendre conscience de l'impact et du coût de la compensation des émissions générées par le vol, le coût de la compensation du vol doit également être inclus dans la publicité et les voyageurs doivent recevoir une offre de compensation des émissions générées par le vol. Cette offre de compensation doit être conforme à l'art. 2 bis. Les normes internationales les plus élevées doivent être exigées pour chiffrer cette offre.

Une autre possibilité pour sensibiliser les voyageurs est d'indiquer combien les émissions liées au climat du vol représentent par rapport aux émissions annuelles d'éq.-CO₂ par personne en Suisse.

Partant de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose ce qui suit :

- > l'art. 14a, al. 1 doit être complété comme suit : "*.... S'il s'agit d'un vol aller-retour, les émissions doivent être indiquées pour l'ensemble du trajet*".
- > l'art. 14a, al. 4 doit être adapté comme suit : "*Les autres émissions ayant un impact sur le climat et leurs effets, qui sont causées par l'exploitation d'aéronefs dans la troposphère supérieure et la stratosphère inférieure, doivent être prises en compte lorsqu'un calculateur d'émissions est utilisé*".
- > l'art. 14a, al. 5 doit être supprimé et remplacé par : "*Les offres de vol doivent inclure une offre de compensation de toutes les émissions ayant une incidence sur le climat, qui réponde à des normes internationales définies par l'OFEV. L'offre de compensation doit comporter un prix*".
- > Selon la proposition susmentionnée, l'art. 14a al.5 doit être complété par l'alinéa suivant : "*Les sommes perçues dans le cadre des offres de compensation sont investies en Suisse pour au moins xx %*".
- > L'art. 14a, al. 6 doit être adapté comme suit : "*L'OFEV publie une liste des calculateurs d'émissions qui satisfont aux exigences visées aux al. 3 et 4 et des systèmes d'étiquetage environnemental qui satisfont aux exigences visées aux al. 3 et 4*".
- > L'art. 14a doit être complété par l'alinéa suivant : "*Les émissions ayant une incidence sur le climat doivent être mises en relation avec les émissions annuelles de gaz à effet de serre par habitant*".

Art. 26 : Réduction par des éco-innovations

Les émissions moyennes de CO₂ d'une flotte de voitures neuves peuvent être réduites grâce à des éco-innovations. Toutefois, il n'existe pas de définition claire de ce que recouvrent exactement les éco-innovations. Il faut renoncer à des allègements de ce type afin d'atteindre un objectif plus ambitieux dans le secteur des transports.

Le Conseil d'Etat propose donc la suppression de l'art. 26.

Art. 92a : Champ d'application à raison du lieu (mélange de carburants d'aviation à faible taux d'émission et renouvelables)

L'obligation de mélanger des carburants d'aviation pauvres en émissions et renouvelables doit être introduite non seulement dans les aéroports nationaux de Zürich et de Genève, mais aussi dans les aéroports régionaux. Même si la majeure partie des émissions provient du trafic de ligne des aéroports nationaux (ZRH et GVA), le champ d'application doit également être étendu aux aéroports régionaux suisses, où une grande partie des mouvements aériens est du trafic non commercial (par exemple le trafic d'affaires privé et interne à l'entreprise) et pour lequel un report des coûts n'entraîne pas d'effet négatif sur l'économie nationale.

En conséquence, le Conseil d'Etat propose que l'art. 92a soit complété comme suit : "L'obligation prévue à l'art. 28f de la loi sur le CO₂ de mettre à disposition et de mélanger des carburants d'aviation synthétiques à faibles émissions, renouvelables et renouvelables s'applique aux aéroports nationaux de Zürich et de Genève *et à tous les aéroports régionaux*".

Art. 127a : Mesures dignes d'être encouragées visant à éviter les dommages

Selon l'art. 127a, les aides financières se limitent à la planification, au développement et à la mise en œuvre des mesures, alors que l'évaluation et la communication des mesures mériteraient une plus grande attention afin de diffuser les bonnes pratiques. Nous partons par ailleurs du principe que, comme décrit dans le rapport explicatif (p. 52), outre les mesures visant à éviter les dommages, celles visant à augmenter la capacité d'adaptation de la société, de l'économie et de l'environnement méritent d'être soutenues.

Partant de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de compléter l'art. 127a, al. 1 comme suit : "Des aides financières sont allouées pour la planification, le développement, la mise en œuvre, *l'évaluation et la communication* de mesures qui contribuent de manière significative ...".

Finalement, s'agissant spécifiquement de l'**Ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC)**, le Conseil d'Etat se détermine comme suit.

A l'avenir, conformément à l'art. 35d de la loi révisée sur la protection de l'environnement, les combustibles et carburants renouvelables ne pourront être mis sur le marché que s'ils remplissent certaines exigences écologiques. Ces exigences sont concrétisées dans la nouvelle OMCC. Les exigences écologiques sont notamment remplies lorsque les combustibles ou carburants renouvelables ou à faibles émissions produisent, sur l'ensemble du cycle de vie, au moins 40 % d'émissions de gaz à effet de serre en moins que les combustibles ou carburants fossiles conventionnels (art. 3, al. 1, let. a). Cette performance de réduction n'est pas suffisante. Elle ne correspond pas non plus aux réglementations de l'UE, qui prescrivent une réduction d'au moins 70 %. L'OMCC et la législation sur l'imposition des huiles minérales doivent être adaptées à cet égard aux réglementations de l'UE.

De plus, la manière dont les combustibles et carburants concernés sont pris en compte dans les instruments de politique climatique, par exemple l'obligation de mélange pour les carburants d'aviation, n'est pas claire. A cet égard, il est essentiel que seules les réductions de gaz à effet de serre par rapport aux combustibles et carburants fossiles puissent être prises en compte. Ainsi, en cas d'utilisation de carburants d'aviation à faibles émissions, 70 % de ces derniers pourraient être pris en compte dans le pourcentage de mélange, en fonction de la capacité de réduction du carburant.

Par conséquent, le Conseil d'Etat propose les adaptations suivantes :

- > art. 3, al. 1, let. a, remplacer 40 % par 70 % ;
- > art. 19c, let. a de l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales, il conviendra également de remplacer 40 % par 70 %.

En vous remerciant de nous avoir consultés et de bien vouloir prendre en compte notre détermination, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—

à la Direction de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle ;
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement ;
à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport ;
à la Chancellerie d'Etat.

Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Bundesamt für Umwelt BAFU
Worbentalstrasse 68
3063 Ittigen

per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

24. September 2024

Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 geben Sie uns die Gelegenheit zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen.

Die vorliegenden Ausführungsbestimmungen konkretisieren die im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 geregelten Massnahmen und Ziele. Wir begrüssen die Vorlage grundsätzlich, weil sie in ihren Grundzügen angemessen ist. Dennoch beantragen wir vereinzelte Anpassungen, um den Handlungsspielraum für Massnahmen im Rahmen des fortschreitenden Klimawandels besser und wirksamer ausnützen zu können.

CO₂-Verordnung

• Artikel 2a Inlandanteil

Auslandkompensationen stellen bis zu einem gewissen Grad eine sinnvolle Möglichkeit und Massnahme dar, um die CO₂-Emissionen insgesamt reduzieren zu können. Dekarbonisierung erfordert aber in erster Linie Massnahmen im Inland. Notwendige Infrastrukturanpassungen im Inland können sich durch einen zu grossen Anteil an Auslandkompensationen verzögern. Deswegen erachten wir einen Inlandanteil von mindestens 75 % als gerechtfertigt. Ein solcher Mindestanteil gewährleistet, dass die Investition dieser Mittel in der Schweiz zu einem technischen Fortschritt führen, dass Wissen aufgebaut wird und auch die lokale Wirtschaft von diesen positiven technologischen Entwicklungen profitieren kann. Die Kantone verzichten in ihren Zielsetzungen in der Regel auf Auslandkompensationen. Die Treibhausgasreduktionen werden in erster Linie im eigenen Kantonsgebiet realisiert. Ein tiefer Inlandanteil kann dazu führen, dass die Zielsetzungen und die Ambitionen der Kantone geschwächt werden.

Antrag: Artikel 2a ist anzupassen und der Inlandanteil auf 75 % zu erhöhen.

• Artikel 3 Absatz 2 Richtwerte für einzelne Sektoren

Bei Vorliegen von Sektorzielen ist es wichtig, dass bei deren Verfehlung zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, mittels derer die Ziele erreicht werden können. In der bisherigen CO₂-Verordnung ist in Artikel 3 Absatz 2 eine Bestimmung enthalten, die vorsieht, dass weitere Massnahmen beantragt werden, wenn Sektorziele verfehlt werden. Um die Zielerreichung 2030 sicherzu-

stellen, ist eine solche Bestimmung auch im vorliegenden Entwurf einzufügen. Dazu ist es notwendig, dass der Bund zeitnah überprüft, ob die einzelnen Sektoren auf Zielpfad sind und bei Bedarf weitere Massnahmen vorsieht.

Antrag: Artikel 3 ist um einen Absatz 2 zu ergänzen: «Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, damit die Richtwerte erreicht werden können».

- **Artikel 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung**

Neu ist es möglich, dass sich alle Unternehmen mit Abschluss einer Verminderungsverpflichtung von der CO₂-Abgabe befreien lassen können. Für die Unternehmen, die diesen Ansatz wählen, fällt ein zusätzlicher administrativer Aufwand an. Im Rahmen der Umsetzung soll der Aufwand so klein wie nur möglich gehalten werden. Es soll möglichst vermieden werden, dass für die Unternehmen zusätzliche finanzielle oder personelle Ressourcen entstehen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass hinsichtlich des administrativen Aufwands mit der «Transparenz über die Nachhaltigkeitsaspekte» für die Unternehmen bereits ein neues Berichtswesen im Raum steht, das Auswirkungen auf die Ressourcen hat.

- **Artikel 89 Kompensationssatz**

Importeure von Treibstoffen müssen einen Teil der CO₂-Emissionen im Verkehr kompensieren. Der Kompensationssatz legt dabei den Anteil der zu kompensierenden Emissionen fest. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz können Importeure neu einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren. Neu müssen ab 2025 gemäss Artikel 89 Absatz 3 25 % der Emissionen kompensiert werden. Dieser Anteil soll gemäss Vorlage bis 2030 auf 50 % ansteigen.

Artikel 89 Absatz 2 senkt den Kompensationssatz im Inland von bisher mindestens 15 % auf neu mindestens 12 %. Diese Senkung soll rückgängig gemacht werden. Der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte ist nach wie vor sehr hoch und das Potential für neue Projekte ist nach wie vor vorhanden. Gleichzeitig soll die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben. Dadurch erhöht sich der Kompensationssatz im Inland jährlich, wenn die Emissionen im Verkehr linear abnehmen. Diese Anpassungen entsprechen der Forderung in Artikel 2a nach der Erhöhung des Inlandanteils der Kompensation der Emissionen.

Antrag: Der Kompensationssatz im Inland ist weiterhin bei 15 % zu belassen. Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ in den Jahren 2025 bis 2035 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.

- **Artikel 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden**

Der Klimawandel in Form von Schäden an Personen und an Sachen von erheblichem Wert zeigt sich auch im Kanton Solothurn unter anderem in Form von trockenen Sommern, heftigen und häufigen Niederschlagsereignissen sowie vermehrt auftretenden Hitzewellen. Wir begrüssen daher die Finanzhilfen für förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden. Diese beschränken sich gemäss Artikel 127a auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen. Die Bewertung und die Kommunikation der Massnahmen werden jedoch ebenfalls als wichtig erachtet. Zudem sollen nebst den Massnahmen zur Vermeidung von Schäden auch Massnahmen zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt förderungswürdig sein.

Antrag: Artikel 127a Absatz 1 ist folgendermassen zu ergänzen: «Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung, Umsetzung, *Evaluation und Kommunikation* von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie «Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates» entsprechen.

In Artikel 127 Absatz 2 Buchstabe c sollen Niederschlagsereignisse ebenfalls genannt werden, können diese doch zu starken Bodenbewegungen beitragen. Somit ist offensichtlicher, dass, wie im Erläuterungsbericht erwähnt, auch Massnahmen im Bereich Schwammstadt und Schwamm-landschaft gefördert werden können.

Antrag: Artikel 127a Absatz 2 Buchstabe c ist folgendermassen zu ergänzen: «Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere *Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser*, zunehmender Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen.»

Ebenso sind Massnahmen förderungswürdig, die der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern, z. B. durch Niederwasserrinnen, dienen.

Antrag: Artikel 127a Absatz 2 ist um einen Buchstaben «f. *Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern*» zu ergänzen.

- **Artikel 128: Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit**

Gemäss Artikel 128 fördert das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die Aus- und Weiterbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird jedoch auch die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt.

Antrag: Artikel 128 ist mit dem Begriff «Klimaanpassung» zu ergänzen.

- **Artikel 128a Höhe der Finanzhilfen**

Förderungswürde Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften wie Gemeinden oder auch Kantonen durchgeführt. Daher scheint die vorgeschlagene Höhe der Finanzhilfen, insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in der vorliegenden Verordnung, als zu gering. Um die Beteiligung der Kantone auszugleichen, ist sie zu erhöhen.

Antrag: Artikel 128a ist folgendermassen anzupassen: «Die Finanzhilfen betragen höchstens 60 % der anrechenbaren Kosten. [...]».

Für weitere Begründungen verweisen wir auch auf die Stellungnahme der Konferenz der Umweltämter der Schweiz (KVU) an die federführende Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) vom 21. August 2024.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Peter Hodel
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatschreiber



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

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

Per E-Mail an:
bettina.kast@bafu.admin.ch

Basel, 24. September 2024

Präsidialnummer: 241002

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

1.1 Vorlage 1: Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Die Effizienzerhöhung und der Produktionsausbau an erneuerbaren Energien innerhalb der Schweiz sind wichtige Grundpfeiler, um die nationalen und kantonalen Ziele der Energie- und Klimapolitik zu erreichen. Die Schweiz wird weithin von Energieimporten abhängig sein. Die importierten erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe sollen summarisch die Anforderungen nach Art. 3 Abs.1 der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen erfüllen. Diese Anforderung wird als sehr tief erachtet.

1.2 Vorlage 2: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Der vorliegende Entwurf führt die im revidierten CO₂-Gesetz enthaltenen Massnahmen und Vorgaben aus. Jedoch schöpft er die durch das Gesetz gegebenen Handlungsspielräume nur zum Teil aus und wird damit der Dringlichkeit und Grössenordnung der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels nicht gerecht. Gerade der Kanton Basel-Stadt mit seinem verfassungsgemässen Netto-Null-Ziel 2037 ist auf hinreichende bundesgesetzliche Grundlagen angewiesen, um seine Klimaziele zu erreichen. Zudem sind stellenweise weitere Präzisierungen nötig, um einen effizienten und konsistenten Vollzug zu ermöglichen.

1.3 Übergeordnete Anträge

Insbesondere in folgenden Bereichen sind Anpassungen notwendig – hier stützen wir uns in Teilen auch auf die Stellungnahme der Konferenz der Umweltämter der Schweiz KVVU:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen von zwei Dritteln ist unzureichend und muss erhöht werden, insbesondere wenn man bedenkt, dass die zuletzt verbleibenden Emissionen nach Ausschöpfung des leicht anzugehenden Verminderungspotenzials am schwierigsten zu reduzieren sind.
- Der Sektor Verkehr muss mehr als im Entwurf vorgeschlagen zu den Zielsetzungen beitragen. Die in der Vorlage enthaltenen Bestimmungen nehmen zwar wichtige und lange überfällige Streichungen von bestimmten Erleichterungen und Fehlanreizen vor. Allerdings sind auch die übrigen Erleichterungen zu streichen, der Kompensationssatz im Inland ist zu erhöhen und die Sanktionen sind anzupassen, damit im Verkehr ambitioniertere Zielsetzungen erreicht werden können.
- Im Flugverkehr sind die angedachten Massnahmen weiterzuentwickeln. So sind die Angaben zu den Flugemissionen verbindlicher auszugestalten und zu ergänzen. Auch soll die Beimischpflicht von erneuerbaren Flugtreibstoffen auf weitere Flughäfen ausgeweitet werden.
- Der Regierungsrat unterstützt die Bestrebungen die Attraktivität des Bahnangebot zu steigern, um insbesondere Kurzflüge zu substituieren und deshalb vorrangig den Nachtzugverkehr zu fördern. Er beantragt jedoch, dass zusätzlich zur Verfügung stehende Mittel nicht nur für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr, sondern auch für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr auf der Schiene eingesetzt werden können. Die grenzüberschreitenden öV-Systeme in den von Grenzgängerinnen und Grenzgängern stark frequentierten Regionen weisen noch ein grosses Verlagerungspotenzial vom MIV auf den öV aus. Die Systemgrenzen bezüglich Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Tarifierung sind heute noch beachtlich und können nur mit gemeinsamen Anstrengungen und mit Hilfe des Bundes abgebaut werden.
- In der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) sind die Regelungen bezüglich der ökologischen Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe denjenigen der EU anzugleichen: Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet müssen mindestens 70 Prozent statt wie vorgeschlagen 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen emittiert werden als bei konventionellen fossilen Brenn- oder Treibstoffen.

2. Anträge zu einzelnen Änderungsvorschlägen

2.1 Vorlage 1: Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Art. 3 Abs. Ökologische Anforderungen

Antrag:

Abs. 1 Bst. a ist wie folgt anzupassen:

«der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~ **70** Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;»

In Art. 19c Bst. a der Mineralölsteuerverordnung ist demzufolge 40 Prozent ebenfalls mit 70 Prozent zu ersetzen.

Begründung:

Künftig dürfen gemäss Art. 35d des revidierten Umweltschutzgesetzes erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. In der neuen IBTV werden diese Anforderungen konkretisiert. Die ökologischen Anforderungen sind unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a). Diese Verminderungsleistung ist nicht ausreichend. Auch entspricht sie nicht den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt. Die IBTV und auch die Mineralölsteuergesetzgebung sind diesbezüglich den Regelungen der EU anzugleichen.

Zudem ist unklar, wie die betreffenden Brenn- und Treibstoffe an die klimapolitischen Instrumente, wie z.B. die Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen, angerechnet werden. Dabei ist es zentral, dass nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen anrechenbar sind. So wäre beispielsweise beim Einsatz von emissionsarmen Flugtreibstoffen - je nach Verminderungsleistung des Treibstoffs - z.B. 70 Prozent davon an die Beimisch-Quote anrechenbar.

Es ist sicherzustellen, dass in den klimapolitischen Instrumenten, bei denen erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe angerechnet werden können, nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen angerechnet werden können.

2.2 Vorlage 2: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Art. 2a: Inlandanteil

Antrag

Art. 2a ist wie folgt anzupassen:

2a «Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu **zwei Dritteln zu 75 Prozent** mit Massnahmen in der Schweiz.»

Begründung:

Gemäss Art. 3 Abs. 4 Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit müssen die Emissionsminderungen soweit möglich in der Schweiz erreicht werden. Die Dekarbonisierung erfordert einen umfassenden Infrastrukturumbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz. Auslandskompensation verzögert diese Massnahmen und führt dazu, dass finanzielle Mittel im Inland fehlen. Investitionen in der Schweiz hingegen stellen sicher, dass der damit verbundene Kompetenzaufbau und technische Fortschritt inländischen Akteuren zugutekommen und eine bessere Ausgangslage für weitergehende Klimaschutzmassnahmen schaffen.

Der Kanton Basel-Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, die direkten Emissionen des Kantons bis 2037 auf Netto-Null zu reduzieren und dafür primär seine Möglichkeiten im Kantonsgebiet auszuschöpfen. In Anbetracht dessen wird es als technisch möglich und wirtschaftlich tragbar erachtet, mindestens drei Viertel (75 Prozent) der gesamtschweizerischen Treibhausgasreduktionen bis 2050 im Inland zu erreichen. So würde die Schweiz auch ihre Verantwortung als reicher Staat, der zu den grössten Pro-Kopf-Emittenten von Treibhausgasen gehört, wahrnehmen.

Art. 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

Antrag

Bst. a ist wie folgt anzupassen:

«im Sektor Gebäude: höchstens ~~50~~ **35** Prozent»

Begründung:

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Gebäude höchstens 50 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die Langfristige Klimastrategie der Schweiz geht jedoch davon aus, dass eine Emissionsreduktion von 50 Prozent bereits bis 2026/27 möglich sei und bis 2030 eine Emissionsreduktion von 65 Prozent. Die Verminderung des Richtwerts auf 50 Prozent könnte aktuelle Bestrebungen, kantonale Gesetzgebungen zu verschärfen, untergraben und sollte deswegen gemäss der Langfristigen Klimastrategie der Schweiz auf 35 Prozent gesetzt werden.

Antrag

Bst. b ist wie folgt anzupassen:

«im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ **50** Prozent»

Begründung:

Im Sektor Verkehr sollen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von acht Prozent ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 auf 50 Prozent anzupassen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen möglich und für den Kanton Basel-Stadt mit seinem ggü. der Schweiz vorgezogenen Netto-Null-Ziel 2037 wichtig.

Antrag

Zu Bst. d ist aufzuführen, welche Sektoren mit welchen Anteilen unter «Übrige» fallen.

Begründung:

Die Verordnung sollte hier klar benennen, welche Sektoren mit welchen Anteilen in den Bereich «Übrige» fallen, um Transparenz zu schaffen.

Antrag

Neu ist folgender Abs. 2 aufzunehmen:

«Wird ein sektorieller Richtwert nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.»

Begründung:

Diese Ergänzung ist nichts anderes als die Beibehaltung der Inhalte des Abs. 2 in Art. 3 unter «3. Abschnitt: Sektorielle Zwischenziele» der aktuell gültigen CO₂ Verordnung.

Art. 5: Anforderungen

Antrag

Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens ~~30~~ **1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird. [...]»**

Begründung:

Das aus der Verbrennung aus fossilen Brennstoffen an die Atmosphäre abgegebene CO₂ bleibt über mehrere 100 bis 1'000 Jahre in der Atmosphäre und ist dort klimawirksam. Damit die Wirkung eines Projektes die langfristige Klimawirksamkeit von CO₂-Emissionen ausgleicht, muss auch nachgewiesen werden, dass die Kohlenstoffbindung den ganzen Zeitraum der Klimawirksamkeit der zu kompensierenden Emissionen ausgleicht.

Art. 14a: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Anträge:

Abs. 1 ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

«...die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. **Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden. Ausserdem muss die Buchungsklasse angegeben werden.**»

Abs. 4 ist am Schluss wie folgt anzupassen:

«Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~»

Abs. 5 ist zu streichen bzw. durch folgenden Text zu ersetzen:

«**In den Flugangeboten muss ein Angebot zur Kompensation aller klimarelevanten Emissionen enthalten sein, das hohen internationalen Standards genügt. Das Kompensationsangebot muss einen Preis enthalten. Das BAFU legt die geeigneten internationalen Standards fest.**»

Abs. 6 ist folgendermassen anzupassen:

«Das BAFU publiziert eine Liste mit Emissionsrechnern, ~~die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen~~, und mit Umweltkennzeichnungssystemen, die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen.»

Neu ist folgender Abs. 7 aufzunehmen:

«**Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.**»

Neu ist folgender Abs. 8 aufzunehmen:

«**Das Kompensationsangebot enthält einen Anteil an Inlandkompensation in der Höhe des Inlandanteils gemäss Art. 2a.**»

Begründung:

Art. 14a leistet mit der Bereitstellung von Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen einen wichtigen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, bedarf es jedoch einiger Präzisierungen.

Damit die Flugangebote klar und einheitlich sind, müssen konsequenterweise immer jeweils sowohl die CO₂-Emissionen wie auch die weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden. Zudem ist festzulegen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug sowie auch die Buchungsklasse anzugeben sind.

Für Kundinnen und Kunden ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die schlecht einordbar ist. Um das Bewusstsein für die Auswirkungen und die Kosten der Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen zu schärfen, sollen die Kosten für die Kompensation des Flu-

ges ebenfalls in der Werbung enthalten sein und die Reisenden sollen ein Angebot zur Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen erhalten. Dieses Kompensationsangebot muss in Übereinstimmung mit Art. 2a erfolgen. Bei der Bezifferung dieses Angebots sind die höchsten internationalen Standards zu fordern. Als eine weitere Möglichkeit zur Sensibilisierung der Reisenden soll angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen.

Art. 16a: Angabe zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Antrag:

Bei Bst. c muss als Quellangabe «**Schätzung o.ä.**» im GWR wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen, bzw. als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.

Begründung:

Der Heizwärmebedarf wird beim Ersatz des Wärmeerzeugers i.d.R. aufgrund von Verbrauchsdaten (üblicherweise der letzten drei Jahre) ermittelt und beinhaltet oft auch den Anteil für die Warmwasseraufbereitung. Der Anteil Warmwasser müsste für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden. Eine Berechnung des Heizwärmebedarfs gemäss Norm SIA 380/1 ist beim Wärmeerzeugererersatz unüblich, nicht notwendig und kann somit nicht als zwingende Eingabe gefordert werden.

Antrag:

Bst. d ist folgendermassen anzupassen:

«**Datum Inbetriebnahmejahr** des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage»

Begründung:

Es wird eine Genauigkeit gefordert, welche aber nicht notwendig ist. Das Inbetriebnahmejahr des Ersatzes bietet genügend Genauigkeit und ist bekannt, was beim Datum oft nicht der Fall sein wird.

Art. 17a und b: Personenwagen und Lieferwagen

Anträge:

Art. 17a Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Sie gelten nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang I Teil A Ziffer 5 der Verordnung (EU) 2018/8583 **sowie für Militärfahrzeuge gemäss Artikel 4 Buchstabe a der Verordnung vom 11. Februar 2004 über den militärischen Strassenverkehr (VMSV), die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden.**»

Art. 17b Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Sie gelten nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang I Teil A Ziffer 5 der Verordnung (EU) 2018/8585 **sowie für Militärfahrzeuge gemäss Artikel 4 Buchstabe a VMSV, die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden.**»

Begründung:

Die generelle Ausnahme von Personen- und Lieferwagen mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, ist aus mehreren Gründen zu hinterfragen. Im Betrieb CO₂-freie Antriebe sind bei Personen- und Lieferwagen heute bereits standardmässig in allen Fahrzeugklassen auf dem Markt verfügbar. Bei heute teilweise noch höheren Anschaffungskosten sind die Lebenszykluskosten dieser Fahrzeuge bereits tiefer, vor allem bei hohen Fahrleistungen. Die technischen Anforderungen an die Personen- und Lieferwagen sind in den meisten Fällen auch mit im Betrieb CO₂-freien Antrieben erfüllbar.

Art. 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Antrag:

Art. 26 ist zu streichen.

Begründung:

Es ist nicht definiert, was unter «Ökoinnovationen» zu verstehen ist. Deshalb ist unklar, auf welche Weise sie einen direkten Beitrag zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen liefern könnten.

Art. 29 Sanktionsbeiträge

Antrag:

Abs. 1 ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

«Das UVEK legt die Beträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf die folgenden in der Europäischen Union geltenden Beträge, **indexiert an der Kaufkraftdifferenz zwischen der Schweiz und der Europäischen Union.**»

Begründung:

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet. Durch eine Indexierung an der Kaufkraftparität¹ kann diese Abweichung ausgeglichen werden.

Art. 66 Voraussetzungen

Antrag:

Abs. 3 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude **oder für Teile von Gebäuden mit Wohnnutzung** gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit».

Begründung:

Die Befreiung soll auch bei Gebäuden mit Mischnutzungen o.ä. nur auf jenen Teil anwendbar sein, welcher einer wirtschaftlichen Tätigkeit dient oder für eine klar definierte öffentlich-rechtliche Tätigkeit verwendet wird.

Antrag:

Abs. 5 Bst. b ist zu streichen.

Begründung:

Die Kälteproduktion erfolgt mit einer Absorptionskältemaschine. Eine solche mit fossilen Energien zu betreiben ist energetisch nicht sinnvoll, weil der fossile Brennstoff zuerst mit Energieverlusten in Wärme umgewandelt werden muss. Auch die Kopplung von Strom-Kälte macht in der heutigen Zeit wenig Sinn, weil der Kühlbedarf i.d.R. mit steigenden Aussentemperaturen zunimmt, wie auch die Strahlungsintensität und der zur Verfügung stehende Strom aus Photovoltaik-Anlagen. Es sollten keine Anreize für Fehlentwicklungen ausgelöst werden.

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/internationale-preisvergleiche/kaufkraftparitaeten.html>

Antrag:

Abs. 5 Bst. d ist folgendermassen anzupassen:

«Betrieb von Spitälern, ~~Alters- und Pflegeheimen~~»

Begründung:

Alters- und Pflegeheime beinhalten oft Gebäudebereiche, welche dem altersgerechten Wohnen dienen. Es wird für unwahrscheinlich erachtet, dass unter Berücksichtigung von Abs. 3 für diese Typen von Wohnbauten eine Verminderungsverpflichtung eingegangen werden kann.

Art. 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Antrag

Art. 66a Abs. 2 ist wie folgt zu konkretisieren:

«Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ **aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers** umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgeschiedenen CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.»

Begründung:

Gemäss Art. 66a Abs. 2 kann eine Verminderungsverpflichtung auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Wir gehen davon aus, dass dabei das abgeschiedene CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers mit Verminderungsverpflichtung gemeint ist. Dies ist zu konkretisieren.

Art. 72d Nichtanrechnung von Emissionsverminderungen

Antrag:

Bst. b ist folgendermassen anzupassen:

«Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe **des Bundes** gewährt wurden.»

Begründung:

Diese Präzisierung ist nötig, damit Finanzbeiträge aus Kantonen oder privaten Organisationen ihre gewünschte Wirkung entfalten können. Nur Beiträge des Bundes sind als Doppelförderung zu berücksichtigen, nicht aber kantonale Beiträge.

Art. 87 Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

Anträge:

Abs. 1 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als ~~10000~~ **1000** Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.»

Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Ausnahme von der Kompensationspflicht dauert bis zum Beginn des Jahres, in dem die CO₂-Emissionen, die durch die energetische Nutzung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffmenge ausgestossen wurden, mehr als ~~10000~~ **1000** Tonnen CO₂ betragen.»

Begründung:

In Art. 87 wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung dafür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wird. Diese ist rückgängig zu machen.

Art. 89 Kompensationssatz

Antrag:

Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens **12 15** Prozent. **Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.**»

Begründung:

Importeure von Treibstoffen müssen einen Teil der CO₂-Emissionen im Verkehr kompensieren. Der Kompensationssatz legt den Anteil der zu kompensierenden Emissionen fest. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz können die Importeure neu einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren.

Neu müssen ab 2025 gemäss Art. 89 Abs. 3 25 Prozent der Emissionen kompensiert werden. Dieser Anteil soll gemäss Vorlage bis 2030 auf 50 Prozent ansteigen. Art. 89 Abs. 2 senkt den Kompensationssatz im Inland von bisher mindestens 15 Prozent auf neu mindestens 12 Prozent. Wir beantragen, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch und das Potenzial für neue Projekte ebenfalls vorhanden ist. Zusätzlich beantragen wir, dass die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben soll, was eine jährliche Erhöhung des Kompensationssatzes im Inland zur Folge hat. Falls die Emissionen im Verkehr linear abnehmen, würde der Kompensationssatz im Inland in den betreffenden Jahren folgende Höhe aufweisen:

- 2025 und 2026: 15 Prozent
- 2027 und 2028: 16 Prozent
- 2029 und 2030: 17 Prozent

Art. 92a Örtlicher Geltungsbereich

Antrag:

Art. 92a ist am Schluss wie folgt zu ergänzen:

«...gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf **wie auch auf allen Regionalflughäfen.**»

Begründung:

Der Anwendungsbereich der Verordnung soll auf die Schweizer Regionalflughäfen ausgeweitet werden, zumal dort ein Grossteil der Flugbewegungen auf private Reisen oder firmeninterne Geschäftsreisen zurückzuführen ist, bei denen eine Überwälzung der Kosten geringe volkswirtschaftliche Auswirkungen hat.

Art. 104 Einleitungssatz

Antrag:

Neu ist folgender Abs. 3 aufzunehmen:

«**Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe der EGID) welche Massnahmen unterstützt wurden.**»

Begründung:

Diese Angaben dienen der Vereinfachung des Vollzugs des Gebäudeprogramms sowie der Verhinderung von Doppelförderung.

Antrag

Neu ist folgender Abs. 4 aufzunehmen:

«Weitere Einzelheiten, insbesondere zur Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien, werden im Rahmen des harmonisierten Fördermodells HFM festgelegt.»

Begründung:

Die Formulierung «unter Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien» bietet zu wenig Anhaltspunkte zur Entwicklung einer kohärenten Vollzugspraxis in den Kantonen. Auch der erläuternde Bericht liefert keine Aufschlüsse dazu. Insbesondere fehlt eine Definition der Förderbedingungen (Was ist unter einer «CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien» zu verstehen? Wie soll dieses Kriterium berücksichtigt werden?). Für einen praxistauglichen, kohärenten Vollzug des Gebäudeprogramms in allen Kantonen liefert das harmonisierte Fördermodell HFM jetzt schon eine solide Basis. Daher soll auch das in Art. 104 eingeführte neue Kriterium über das HFM ausgestaltet werden.

Art. 112 Förderberechtigung

Antrag:

Abs. 3 ist folgendermassen anzupassen:

«Die Beiträge betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 1 und ~~höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten~~ von Projekten nach Absatz 2; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt.»

Begründung:

Die beiden Projekttypen sollen in der Förderung gleichbehandelt werden, um sicherzustellen, dass die Potenziale der Geothermie insbesondere dort ausgeschöpft werden, wo bereits erhebliche Investitionen getätigt wurden.

Art. 113e Förderberechtigung

Antrag:

Abs. 1 Bst b ist wie folgt anzupassen:

«... eine thermische Kollektornennleistung von mindestens ~~35~~ **10** kW aufweisen.»

Begründung:

Mit der Absenkung des Schwellenwertes kann ein grösseres Potenzial solarthermischer Anlagen erschlossen werden, insbesondere in kleinen und mittleren Unternehmen (KMUs).

Art. 113g Rückforderung

Antrag:

Art. 113g ist wie folgt anzupassen:

«Beträgt der gemessene genutzte Solarertrag gemittelt über 3 Jahre nach Inbetriebnahme weniger als 80 Prozent des erwarteten Ertrages, kann der Förderbeitrag angemessen zurückgefordert werden. **Das Bundesamt für Energie kann diese Frist verlängern, wenn zwischenzeitlich eine Betriebsoptimierung durchgeführt wurde.** Artikel 28 SuG gilt sinngemäss.»

Begründung:

Damit wird ein Anreiz gesetzt, damit allfällige initiale Fehlinstallationen und daraus folgende Ertragseinbussen korrigiert werden.

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Antrag:

Abs. 1 ist wie folgt anzupassen:

«Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung, Umsetzung, **Evaluation und Kommunikation** von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates entsprechen.»

Begründung:

Die Finanzhilfen beschränken sich gemäss Art. 127a auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen, während die Bewertung und Kommunikation der Massnahmen mehr Aufmerksamkeit verdienen würde, um die Wirkung der Massnahmen zu prüfen und zu bewerten sowie gute Praktiken zu verbreiten.

Anträge:

Abs. 2 Bst c ist wie folgt anzupassen:

«Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere **Niederschlagsereignisse und deren Folgen** wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss **und Bodenbewegungen;**»

Abs. 2 Bst e ist wie folgt anzupassen:

«Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch **Ereignisse und durch** Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.»

Begründung:

Niederschlagsereignisse sind explizit zu nennen, damit offensichtlicher ist, dass auch Massnahmen im Bereich Schwammstadt/Schwammlandschaft wie im Erläuterungsbericht beschrieben förderberechtigt sind.

Art. 127i Förderstrategie

Antrag:

Neu ist folgender Abs. 3 aufzunehmen:

«Finanzhilfen betragen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten.»

Begründung:

Im Gegensatz zu den anderen Fördermassnahmen wird beim Luftverkehr unter Art. 127i festgehalten, dass die Förderstrategie im Nachgang durch das BAZL festgehalten wird. Damit im Luftverkehr das Verursacherprinzip eingehalten wird, sollte auch hier ein Maximalwert festgehalten werden.

Art. 128: Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit

Anträge:

Abs. 1 ist wie folgt anzupassen:

«Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz **bzw. der Klimaanpassung** ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes **und der Klimaanpassung**.

Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

«Das BAFU gewährt im Rahmen der bewilligten Kredite Finanzhilfen an öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten sowie an private Organisationen, die im Bereich des Klimaschutzes **bzw. der Klimaanpassung**:

- a. Aus- und Weiterbildung anbieten; oder
- b. die Öffentlichkeit informieren oder beraten.»

Begründung:

Klimaanpassung ist explizit zu erwähnen, weil auch dieses wichtige Thema im Erläuterungsbericht als Gegenstand von Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt ist.

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Antrag:

Art. 128a ist wie folgt anzupassen:

«Die Finanzhilfen betragen höchstens ~~40-60~~ Prozent der anrechenbaren Kosten.»

Begründung:

Förderwürdige Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtliche Körperschaften wie Gemeinden oder Kantone durchgeführt. Diese sind auf höhere Finanzhilfen angewiesen.

Art. 129b-f

Antrag:

Eine Förderung für bereits vor Inkrafttreten der Verordnung ersetzte Diesel- und Gasbusse ist zu prüfen.

Begründung:

Der Kanton Basel-Stadt strebt im öffentlichen Verkehr seit 2015 den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern an. Das kantonale ÖV-Gesetz sieht deshalb vor, dass ab 2027 Leistungen im Ortsverkehr nur noch mit entsprechenden Fahrzeugen erbracht werden dürfen. Auf Basis dieser Gesetzesbestimmung hat z.B. die BVB schon die Hälfte ihrer Busflotte auf batteriebetriebene Busse umgestellt. Es ist stossend, wenn in der Umstellung auf elektrische Antriebe führende Unternehmen nicht von der Förderung profitieren können. Damit werden diese gegenüber Unternehmen, welche länger Dieselbusse betreiben, benachteiligt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne die Fachstelle Klima, Herr Christian Schirmer, christian.schirmer@bs.ch, Tel. 061 267 67 48 zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Liestal, 15. Oktober 2024
BUD

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024, Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns eingeladen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen. Die Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse: einerseits die Revision der CO₂-Verordnung mit Fremderlassänderungen der Verordnung über das eidg. Gebäude- und Wohnungsregister, der Mineralölsteuerverordnung und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) geschaffen. Wir bedanken uns für diese Gelegenheit dazu Stellung zu nehmen.

Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat Basel-Landschaft begrüsst die im Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen nach 2024 verankerten Ziele und dass diese in der CO₂-Verordnung entsprechend präzisiert werden. Es werden jedoch noch Änderungsvorschläge und Verschärfungen in verschiedenen Bereichen angebracht. Die Stellungnahme orientiert sich am Cercle Climat, unterscheidet sich jedoch in gewissen Punkten.

Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Bestimmungen der CO₂-Verordnung

Inlandanteil (Art. 2a)

Antrag:

Art. 2a ist wie folgt anzupassen:

«Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu ~~zwei Dritteln~~ **75 Prozent** mit Massnahmen in der Schweiz.»

Begründung:

Der in Art. 2a festgelegte Inlandanteil von mindestens zwei Dritteln reicht nicht aus, um der globalen Netto-Null-Zielsetzung gemäss Pariser Klimaübereinkommen und Klimaschutzgesetz gerecht

zu werden. Die Dekarbonisierung erfordert einen umfassenden Infrastrukturbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz. Die Auslandskompensation verzögert diese Massnahmen und führt dazu, dass finanzielle Mittel im Inland fehlen. Eine Investition dieser Mittel in der Schweiz hingegen stellt sicher, dass der technische Fortschritt, das Wissen und die Expertise, die in diesen Bereichen erworben werden, eine solide Grundlage für das Angehen künftiger Herausforderungen bilden. Auch kann dadurch die hiesige Wirtschaft selbst von den positiven Auswirkungen profitieren und es werden neue wirtschaftliche Möglichkeiten geschaffen.

Richtwerte für einzelne Sektoren (Art. 3)

Antrag 1:

Art. 3 Bst. a ist folgendermassen anzupassen:

«im Sektor Gebäude: höchstens 50 **35** Prozent.»

Begründung:

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. a sollen die Emissionen im Sektor Gebäude im Jahr 2030 höchstens 50 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Dies steht jedoch im Widerspruch zur langfristigen Klimastrategie der Schweiz, welche eine Reduktion um 65 Prozent bis 2030 vorsieht.

Antrag 2:

Art. 3 Bst. b ist folgendermassen anzupassen:

«im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ **65** Prozent;»

Begründung:

Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Verkehr im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von 8 Prozent ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 auf 65 Prozent anzupassen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen möglich. Um die Reduktion von 35 Prozent bis 2030 zu erreichen, müssten rein elektrisch betriebene Fahrzeuge ungefähr 22 Prozent des Gesamtbestands ausmachen. Damit wäre auch die übergreifende Zielsetzung gemäss Art. 2a mit einem Inlandanteil von mindestens 75 Prozent zu erreichen.

Antrag 3:

Art. 3 ist um einen Abs. 2 zu ergänzen:

«Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, die ausreichen, um die Richtwerte zu erreichen.»

Begründung:

In der bisherigen CO₂-Verordnung ist in Art. 3 Abs. 2 eine Bestimmung enthalten, die vorsieht, dass weitere Massnahmen beantragt werden, wenn Sektorziele verfehlt werden. Um die Zielerreichung 2030 sicherzustellen, ist eine solche Bestimmung auch im vorliegenden Entwurf einzufügen. Dazu ist es notwendig, dass der Bund zeitnah überprüft, ob die einzelnen Sektoren auf Zielpfad sind, und bei Bedarf weitere Massnahmen vorsieht.

Anforderungen (Art. 5)

Antrag:

Art. 5 Abs. 2 ist folgendermassen anzupassen:

«Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens ~~30~~ **100** Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird. [...]»

Begründung:

Das aus der Verbrennung aus fossilen Brennstoffen an die Atmosphäre abgegebene CO₂ bleibt über mehrere 100 bis 1'000 Jahre in der Atmosphäre und ist dort klimawirksam. Damit die Wirkung eines Projekts die langfristige Klimawirksamkeit von CO₂-Emissionen ausgleicht, muss auch nachgewiesen werden, dass die Kohlenstoffbindung zumindest für einen zumutbaren nachweisbaren Zeitraum der Klimawirksamkeit der zu kompensierenden Emissionen ausgleicht.

Angabe der Emissionen in den Flugangeboten (Art. 14a)

Anträge:

- Art. 14a Abs. 1 ist folgendermassen anzupassen:
“Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar 2026 im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. **Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden.**”
- Art. 14a Abs. 4 ist folgendermassen anzupassen:
“Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~”
- Art. 14a Abs. 5 ist zu streichen. Es ist ein neuer Absatz 5 mit folgendem Wortlaut einzufügen:
“**In den Flugangeboten muss ein Angebot zur Kompensation aller klimarelevanten Emissionen enthalten sein, das hohen internationalen Standards genügt. Das Kompensationsangebot muss einen Preis enthalten. Das BAFU legt die geeigneten internationalen Standards fest.**”
- Art. 14a ist um folgenden Absatz zu ergänzen:
“**Das Kompensationsangebot enthält einen Anteil an Inlandkompensation in der Höhe des Inlandanteils gemäss Art. 2a.**”
- Art. 14a Abs. 6 ist wie folgt anzupassen:
“Das BAFU publiziert eine Liste mit Emissionsrechnern, ~~die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen~~, und mit Umweltkennzeichnungssystemen, die den Anforderungen **nach den Absätzen 3 und 4** entsprechen.”
- Art. 14a ist um folgenden Absatz zu ergänzen:
“**Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.**”

Begründung:

Art. 14a leistet mit der Bereitstellung von Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen einen wichtigen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, bedarf es jedoch einiger Präzisierungen.

Damit die Flugangebote klar und einheitlich sind, müssen konsequenterweise immer jeweils sowohl die CO₂-Emissionen wie auch die weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden. Zudem ist festzulegen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug anzugeben sind. Für Kundinnen und Kunden ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die schwer einzuordnen ist. Um das Bewusstsein für die Auswirkungen und die Kosten der Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen zu schärfen, sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges ebenfalls in der Werbung enthalten sein und die Reisenden sollen ein Angebot zur Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen erhalten. Dieses Kompensationsangebot muss in Übereinstimmung mit Artikel 2a erfolgen. Bei der Bezifferung dieses Angebots sind die höchsten internationalen Standards zu fordern.

Als eine weitere Möglichkeit zur Sensibilisierung der Reisenden soll angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen.

Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen (Art. 16a)

Antrag 1:

Bei Art. 16a Bst. c muss als Quellangabe «Schätzung o.ä.» im Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen, respektive als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.

Begründung:

Der Heizwärmebedarf wird beim Ersatz des Wärmeerzeugers i.d.R. aufgrund von Verbrauchsdaten (üblicherweise der letzten drei Jahre) ermittelt und beinhaltet oft auch den Anteil für die Warmwasseraufbereitung. Der Anteil Warmwasser müsste für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden. Eine Berechnung des Heizwärmebedarfs gemäss Norm SIA 380/1 ist beim Wärmeerzeugersersatz unüblich, nicht notwendig und kann somit nicht als zwingende Eingabe gefordert werden.

Antrag 2:

Art. 16a Bst. d ist wie folgt zu ändern:

Datum Inbetriebnahmejahr des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage.

Begründung:

Es ist eine Genauigkeit gefordert, welche nicht notwendig ist. Das Inbetriebnahmejahr des Ersatzes bietet genügend Genauigkeit und ist bekannt, was beim Datum oft nicht der Fall sein wird;

Personenwagen und Lieferwagen (Art. 17a und 17b)

Antrag:

Art. 17a Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

Sie gelten nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang I Teil A Ziffer 5 der Verordnung (EU) 2018/8583 ~~sowie für Militärfahrzeuge gemäss Artikel 4 Buchstabe a der Verordnung vom 11. Februar 2004 über den militärischen Strassenverkehr (VMSV), die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden.~~

Art. 17b Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

Sie gelten nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung nach Anhang I Teil A Ziffer 5 der Verordnung (EU) 2018/8585 ~~sowie für Militärfahrzeuge gemäss Artikel 4 Buchstabe a VMSV, die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden.~~

Begründung:

Die generelle Ausnahme von Personen- und Lieferwagen mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, ist aus mehreren Gründen zu hinterfragen. Im Betrieb CO₂-freie Antriebe sind bei Personen- und Lieferwagen heute bereits standardmässig in allen Fahrzeugklassen auf dem Markt verfügbar. Bei heute teilweise noch höheren Anschaffungskosten sind die Lebenszykluskosten dieser Fahrzeuge bereits tiefer, vor allem bei hohen Fahrleistungen. Die technischen Anforderungen an die Personen- und Lieferwagen sind in den meisten Fällen auch mit im Betrieb CO₂-freien Antrieben erfüllbar.

Sanktionsbeträge (Art. 29)

Antrag:

Art. 29 Abs. 1 wird wie folgt ergänzt:

Das UVEK legt die Beträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf die folgenden in der Europäischen Union geltenden Beträge, **indexiert an der Kaufkraftdifferenz zwischen der Schweiz und der Europäischen Union.**

Begründung:

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt. Mit diesem Vorgehen werden Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet. Durch eine Indexierung an der Kaufkraftparität ([Kaufkraftparitäten | Bundesamt für Statistik \(admin.ch\)](#)) kann diese Abweichung ausgeglichen werden.

Prioritäten bei der Förderung (Art. 58b)

Antrag:

Art. 58b Abs. 2 Bst. c ist zu streichen.

Begründung:

Die Schweiz ist ein relativ kleines Land mit häufigen und pünktlichen Verbindungen zwischen den Hauptstädten. Die meisten Nachtzüge starten aktuell ab Zürich. Da das Bahnnetz der Schweiz gewisse Engpässe bei den Kapazitäten hat, sollte der Startpunkt kein Kriterium für die Bedarfsbewertung einer neuen Linie sein. Wichtig ist das Kriterium, dass mit den vorhandenen Mitteln die Anzahl der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr maximiert wird (Art. 58b Abs. 1).

Voraussetzungen (Art. 66)

Antrag 1:

Art. 66 Abs. 3 ist folgendermassen zu ergänzen:

Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude **oder für Teile von Gebäuden mit Wohnnutzung** gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.

Begründung:

Die Befreiung soll auch bei Gebäuden mit Mischnutzungen o.ä. nur auf jenen Teil anwendbar sein, welcher einer wirtschaftlichen Tätigkeit dient oder für eine klar definierte öffentlich-rechtliche Tätigkeit verwendet wird.

Antrag 2:

Art. 66 Abs. 5 Bst. b ist zu streichen.

Begründung:

Die Kälteproduktion erfolgt mit einer Absorptionskältemaschine. Eine solche mit fossilen Energien zu betreiben ist exergetisch nicht sinnvoll, weil der fossile Brennstoff zuerst mit Energieverlusten in Wärme umgewandelt werden muss. Auch die Kopplung von Strom-Kälte macht in der heutigen Zeit wenig Sinn, weil der Kühlbedarf i.d.R. mit steigenden Aussentemperaturen zunimmt, wie auch die Strahlungsintensität und der zur Verfügung stehende Strom aus Photovoltaik-Anlagen. Es sollten keine Anreize für Fehlentwicklungen ausgelöst werden.

Antrag 3:

Art. 66 Abs. 5 Bst. d ist folgendermassen anzupassen:
Betrieb von Spitälern, Alters- und Pflegeheimen;

Begründung:

Diese Institutionen benötigen Komfortwärme (Raumwärme und Warmwasser). Komfortwärme kann gut dekarbonisiert werden. Die benötigte Kälte kann mit einer Kompressionskältemaschine bereitgestellt werden.

Inhalt der Verminderungsverpflichtung (Art. 66a)

Antrag:

Art. 66a Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen **der direktemittierten** durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgeschiedenen CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.

Begründung:

Gemäss Art. 66a Abs. 2 kann eine Verminderungsverpflichtung auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Wir gehen davon aus, dass dabei das abgeschiedene CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibenden mit Verminderungsverpflichtung gemeint ist. Dies ist zu konkretisieren.

Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen (Art. 87)

Anträge:

- Art. 87 Abs. 1 ist wie folgt anzupassen:
1 Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als ~~40000~~ **1'000** Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.
- Art. 87 Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:
Die Ausnahme von der Kompensationspflicht dauert bis zum Beginn des Jahres, in dem die CO₂-Emissionen, die durch die energetische Nutzung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffmenge ausgestossen wurden, mehr als ~~40000~~ **1'000** Tonnen CO₂ betragen.

Begründung:

In Art. 87 wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung dafür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wird. Sie ist rückgängig zu machen.

Kompensationssatz (Art. 89 Abs. 2 und 3)

Anträge:

- Art. 89 Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:
Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens **12 15** Prozent.
- Art. 89 ist mit folgendem Absatz zu ergänzen:
«Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.»

Begründung:

Importeure von Treibstoffen müssen einen Teil der CO₂-Emissionen im Verkehr kompensieren. Der Kompensationssatz legt den Anteil der zu kompensierenden Emissionen fest. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz können die Importeure neu einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren.

Neu müssen ab 2025 gemäss Art. 89 Abs. 3, 25 Prozent der Emissionen kompensiert werden. Dieser Anteil soll gemäss Vorlage bis 2030 auf 50 Prozent ansteigen. Art. 89 Abs. 2 senkt den Kompensationssatz im Inland von bisher mindestens 15 Prozent auf neu mindestens 12 Prozent. Wir beantragen, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch und das Potenzial für neue Projekte ebenfalls vorhanden ist. Zusätzlich beantragen wir, dass die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben soll, was eine jährliche Erhöhung des Kompensationssatzes im Inland zur Folge hat. Falls die Emissionen im Verkehr linear abnehmen, würde der Kompensationssatz im Inland in den betreffenden Jahren folgende Höhe aufweisen:

- 2025 und 2026: 15 Prozent
- 2027 und 2028: 16 Prozent
- 2029 und 2030: 17 Prozent

Örtlicher Geltungsbereich (Beimischung emissionsarme und erneuerbare Flugtreibstoffe) (Art. 92a)

Antrag:

Art. 92a ist wie folgt zu ergänzen:

«Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf **und auf allen Regionalflughäfen.**»

Begründung:

Die Pflicht zur Beimischung von emissionsarmen und erneuerbaren Flugtreibstoffen ist nicht nur bei den Landesflughäfen Zürich und Genf, sondern auch bei den Regionalflughäfen einzuführen. Auch wenn der grösste Teil der Emissionen aus dem Linienverkehr der Landesflughäfen Zürich und Genf stammt, soll der Anwendungsbereich auch auf die Schweizer Regionalflughäfen ausgeweitet werden, wo ein Grossteil der Flugbewegungen nicht gewerblicher Verkehr (beispielsweise der private und firmeninterne Geschäftsreiseverkehr) ist und bei dem eine Überwälzung der Kosten keinen negativen volkswirtschaftlichen Effekt mit sich bringt.

Einleitungssatz (Art. 104)

Antrag 1:

Die Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien muss pragmatisch umgesetzt werden, weshalb wir den frühen Einbezug der Kantone bei der Ausgestaltung dieser Ergänzung fordern. Es ist zudem zu präzisieren, was genau mit der "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" gemeint ist.

Begründung:

Bei Effizienzmassnahmen an der Gebäudehülle von bestehenden Bauten verbessern primär Erhöhungen der Wärmedurchlasswiderstände bei den Aussenbauteilen die betrieblichen CO₂-Emissionen. Die Berücksichtigung des Dämm-Materials reduziert die CO₂-Einsparungen bei zuvor ungenügend gedämmten Bauten nur geringfügig. Daher ist das Anliegen einfach für alle Beteiligten (Bauträger, Baubranche, Vollzug) und nicht rein wissenschaftlich umzusetzen.

Der Begriff "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" ist nicht klar definiert. Eine genaue Definition des Begriffs ist wichtig, damit klar ist, wofür Globalbeiträge gewährt werden.

Antrag 2:

Art. 104 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen:

Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe des eidgenössischen Gebäudeidentifikators (EGID)) welche Massnahmen unterstützt wurden.

Begründung:

Diese Angaben dienen der Vereinfachung des Vollzugs des Gebäudeprogramms sowie der Verhinderung von Doppelförderung.

Förderberechtigung (Förderung von Anlagen zur Nutzung von Solarthermie für Prozesswärme)
(Art. 113e bis Art. 113h)

Förderberechtigung (Art. 113e)

Antrag 1:

Art. 113e Abs. 1 Buchstabe b ist folgendermassen anzupassen:

b. eine thermische Kollektornennleistung von mindestens 35 kW aufweisen **und unter Berücksichtigung der mittleren Prozesstemperatur nachweislich einen minimalen jährlichen Ertrag von 300 kWh/m² und Jahr liefern;**

Begründung:

Um eine minimale Fördermitteleffizienz zu gewährleisten, sollte ein minimaler Solarertrag gefordert werden. Mit dem aktuellen Vorschlag müssen auch Projekte gefördert werden, die kaum nutzbare Solarenergie produzieren. Sollte Artikel 113g gemäss Vernehmlassung beibehalten werden, empfehlen wir sogar ein minimaler Solarertrag in Abhängigkeit der mittleren Prozesstemperatur um sicherzustellen, dass der erwartete Solarertrag nicht vorsätzlich tief ausgewiesen wird, um eine allfällige Rückzahlung ausschliessen zu können.

Antrag 2:

Art. 113e Abs. 1 Buchstabe e ist folgendermassen anzupassen:

e. über einen unabhängigen Nachweis über die korrekte Integration in die zu unterstützenden Prozesse verfügen, namentlich betreffend:

1. die hydraulische Verschaltung;
2. die Berücksichtigung des Verbrauchsprofils und des Temperaturniveaus;

3. die Auslegung und die Einbindung in einen thermischen Speicher;
4. das Stagnationskonzept;
5. **der erwartete jährliche Solarertrag in Abhängigkeit der effektiven Prozesstemperatur**
6. das Messkonzept zur Überprüfung des effektiv genutzten Solarertrags.

Begründung:

Der erwartete jährliche Solarertrag ist eine wichtige Grösse, um die Fördereffektivität der eingesetzten Fördermittel zu bewerten und mit anderen Fördertatbeständen zu vergleichen. Sollte Artikel 113g gemäss Vernehmlassung beibehalten werden, ist diese Ergänzung unerlässlich, um Art. 113g zu vollziehen.

Rückforderung (Art. 113g)

Antrag:

Art. 113g ist wie folgt anzupassen:

Beträgt der gemessene genutzte Solarertrag gemittelt über 3 Jahre nach Inbetriebnahme weniger als 80 Prozent des erwarteten Ertrags, kann der Förderbeitrag angemessen zurückgefordert werden. **Das Bundesamt für Energie kann diese Frist verlängern, wenn zwischenzeitlich eine Betriebsoptimierung durchgeführt wurde.** Artikel 28 Subventionsgesetz gilt sinngemäss.

Begründung:

Damit wird ein Anreiz gesetzt, dass allfällige initiale Fehlinstallationen und daraus folgende Ertragseinbussen korrigiert werden.

Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden (Art. 127a)

Antrag 1:

Art. 127a Abs. 1 ist folgendermassen zu ergänzen:

“Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung, Umsetzung, **Evaluation und Kommunikation** von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrats entsprechen.”

Begründung:

Die Finanzhilfen beschränken sich gemäss Art. 127a auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen, während die Bewertung und Kommunikation der Massnahmen mehr Aufmerksamkeit verdienen würden, um gute Praktiken zu verbreiten. Wir gehen im Weiteren davon aus, dass wie im erläuternden Bericht (S. 52) beschrieben, neben Massnahmen zur Vermeidung von Schäden auch Massnahmen zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt förderungswürdig sind.

Anträge 2ff.:

- Art. 127a Abs. 2 Bst. c ist wie folgt zu ergänzen:
«Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere **Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen;**»
- Art. 127a Abs. 2 Bst. e ist wie folgt anzupassen:
«Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch **Ereignisse und durch** Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.»
- Art. 127a Abs. 2 ist um einen Buchstaben **“f. Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern”** zu ergänzen.

Begründung:

Angesichts der Naturgefahrenereignisse in diesem Sommer ist es bedauerlich, dass die Vermeidung von Personen- und Sachschäden aufgrund von Bodenbewegungen nach intensiven Niederschlägen in der Liste der besonders zu fördernden Anpassungsmassnahmen nicht enthalten ist. Auch sollten Niederschlagsereignisse explizit genannt werden, damit offensichtlicher ist, dass auch Massnahmen im Bereich Schwammstadt/Schwammlandschaft wie im Erläuterungsbericht beschrieben förderberechtigt sind. Ökosysteme können zudem auch durch Ereignisse wie Trockenperioden oder Starkniederschläge beeinträchtigt werden, was eine Änderung in Abs. 2 Bst. e bedingt. Ebenso sind Massnahmen förderwürdig, die der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern, z. B. durch Niederwasserrinnen, dienen.

Förderstrategie (Art. 127i)

Antrag:

Art. 127i ist mit einem Abs. 3 zu ergänzen:

3. Die Finanzhilfen betragen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Begründung:

Im Gegensatz zu den anderen Fördermassnahmen wird beim Luftverkehr unter Art. 127i festgehalten, dass die Förderstrategie im Nachgang durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt festgehalten wird. Damit im Luftverkehr das Verursacherprinzip eingehalten wird, sollte auch hier ein Maximalwert festgehalten werden.

Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit (Art. 128)

Anträge 1 und 2:

Art. 128 Abs. 1 und 2 sind wie folgt zu ergänzen:

1 Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes **und der Klimaanpassung**.

2 Das BAFU gewährt im Rahmen der bewilligten Kredite Finanzhilfen an öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten sowie an private Organisationen, die im Bereich des Klimaschutzes **und der Klimaanpassung**: [...]

Begründung:

Gemäss Art. 128 fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird jedoch auch die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt.

Antrag 3:

Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden.

Begründung:

Eine Doppelsubventionierung muss vermieden und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden. Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art. 48 (Aus- und Weiterbildung) Energiegesetz zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.

Höhe der Finanzhilfen (Art.128a)

Antrag:

Art. 128a ist folgendermassen anzupassen:

«Die Finanzhilfen betragen höchstens 40 **60** Prozent der anrechenbaren Kosten. [...]»

Begründung:

Förderwürdige Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften wie Gemeinden oder Kantone durchgeführt werden. Daher scheint die Höhe der Finanzhilfen, insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung, gering. Sie ist zu erhöhen.

Gesuch für Verminderungspflichtung 2025

Antrag:

In den Übergangsbestimmungen ist eine Formulierung aufzunehmen, welche definiert, wie mit Fördergesuchen im Rahmen des Gebäudeprogramms von Betreibenden von Anlagen mit oder ohne Verminderungsverpflichtung umzugehen ist, solange unklar ist, für welche dieser Anlagenbetreibenden ein Abschluss für eine Verminderungsvereinbarung zustande kommt.

Begründung:

Die Übergangsphase, in welcher es den Kantonen und ihren Vollzugsstellen unmöglich ist die Fördergesuche abschliessend zu beurteilen, dauert zwei Jahre, respektive bis spätestens am 31.12.2026 (gem. Art. 146ac Abs. 2). Es darf nicht sein, dass Unternehmen, welche keine Verminderungsverpflichtung eingehen wollen, in diesen zwei Jahren «benachteiligt» werden, respektive von der Förderung ausgeschlossen werden müssen. Gemäss aktueller Regelung könnten diese Unternehmen erst ab dem 01.01.2027 wieder mit einer Beurteilung allfälliger Gesuche und mit Förderbescheiden rechnen.

Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Bestimmungen der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen

Der Regierungsrat begrüsst, dass an erneuerbare und emissionsarme Brenn- oder Treibstoffe zukünftig die gleichen ökologischen Anforderungen gestellt werden. Die Effizienzerhöhung und den Produktionsausbau an erneuerbaren Energien innerhalb der Schweiz sind wichtige Grundpfeiler, um die nationalen und kantonalen Ziele der Energie- und Klimapolitik zu erreichen. Die Schweiz wird weithin von Energie-Importen abhängig sein. Die importierten erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe sollen summarisch die Anforderungen nach Art. 3 Abs.1 der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen erfüllen. Der Regierungsrat erachtet diese Anforderungen als tief.

Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Anträge:

- Art. 3 Abs. 1 Bst. a ist folgendermassen anzupassen:
der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 40 **70** Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- In Art. 19c Bst. a der Mineralölsteuerverordnung ist 40 Prozent ebenfalls mit 70 Prozent zu ersetzen.

- Es ist sicherzustellen, dass in den klimapolitischen Instrumenten, bei denen erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe angerechnet werden können, nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen angerechnet werden können.

Begründung:

Künftig dürfen gemäss Art. 35d des revidierten Umweltschutzgesetzes erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. In der neuen IBTV werden diese Anforderungen konkretisiert. Die ökologischen Anforderungen sind unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a). Diese Verminderungsleistung ist nicht ausreichend. Auch entspricht sie nicht den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt. Die IBTV und auch die Mineralölsteuergesetzgebung sind diesbezüglich den Regelungen der EU anzugleichen. Zudem ist unklar, wie die betreffenden Brenn- und Treibstoffe an die klimapolitischen Instrumente, wie z. B. die Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen, angerechnet werden. Dabei ist es zentral, dass nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen anrechenbar sind. So wäre beispielsweise beim Einsatz von emissionsarmen Flugtreibstoffen - je nach Verminderungsleistung des Treibstoffs - z. B. 70 Prozent davon an die Beimisch-Quote anrechenbar.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten Sie höflich, unsere Anliegen im weiteren Prozess zu berücksichtigen.

Hochachtungsvoll



Isaac Reber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Umwelt

Per Mail an vnl-klima@bafu.admin.ch

Schaffhausen, 1. Oktober 2024

Vernehmlassung UVEK betreffend Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 wurden die Kantone eingeladen, bis am 17. Oktober 2024 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Vorab möchten wir festhalten, dass wir uns den Stellungnahmen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) respektive der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren (EnDK) und den darin enthaltenen Anträgen anschliessen. Darüber hinaus möchten wir auf folgende Punkte hinweisen:

1. Sektor Übrige

Die Verordnungsänderungen legen für die Sektoren Gebäude, Verkehr, Industrie und Übrige Reduktionsziele für die CO₂-Emissionen fest. Für den Sektor "Übrige" fehlen aber verbindliche Ziele ab 2030. Es wäre wünschenswert, wenn auch für den Sektor "Übrige" explizit ausformulierte Ziele für die Jahre nach 2030 definiert würden.

2. Wärmeerzeugungsanlagen

Positiv hervorzuheben ist der neue Art. 16a, wo Wärmeerzeugungsanlagen in Neubauten oder beim Heizungsersatz ins Eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) eingetragen werden sollen. Damit wird sichergestellt, dass sich die Datengrundlage für die Kantone verbessern sollte und sie ihre Klimaziele effizienter überprüfen können.

3. Förderung der Aus- und Weiterbildung und Abgrenzung zum Gebäudeprogramm

Insbesondere möchten wir auf die Anträge zur Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie auf die Öffentlichkeitsarbeit hinweisen (Art. 128 und Art. 129). Grundsätzlich begrüßen wir diese zusätzliche Förderung. Allerdings soll diese klar abgegrenzt werden zu den bestehenden indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms, so dass eine Doppelsubventionierung vermieden wird.

4. Strassenverkehr und Emissionszielwerte für Fahrzeuge

Die vorliegende Revision der CO₂-Verordnung präzisiert die mit dem Gesetz beschlossenen Massnahmen und entwickelt bestehende Instrumente punktuell weiter. Das CO₂-Gesetz zielt darauf ab, dass die Fahrzeugimporteure effizientere Neuwagen sowie mehr Elektrofahrzeuge zum Verkehr zulassen. Für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper legt das CO₂-Gesetz ab 2025 konkrete, weiterführende CO₂-Zielwerte fest. Diese entsprechen den in der EU ab 2025 bzw. ab 2030 geltenden Werten. Neu werden ab 2025 auch für schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Sattelschlepper) CO₂-Zielwerte gemäss der EU-Regelung eingeführt, was grundsätzlich als zielführend erachtet wird. Bezüglich der Unterstellung ist zu begrüssen, dass die heutigen Bestimmungen der CO₂-Verordnung neu auch auf schwere Fahrzeuge zutreffen, so dass der Verkehrszulassungsprozess nicht durch zusätzliche Regelungen für schwere Fahrzeuge erschwert wird.

Die Fahrzeugimporteure erhalten jährlich eine individuelle Zielvorgabe, die sich vom Zielwert gemäss CO₂-Gesetz und den Eigenschaften ihrer zugelassenen Fahrzeuge ableitet. Hält die Neuwagenflotte bzw. das Fahrzeug eines Importeurs die Zielvorgabe nicht ein, so wird für jedes Fahrzeug eine von der Überschreitung abhängige Ersatzleistung (CO₂-Sanktion) fällig. Im Zusammenhang mit der Berechnung der individuellen Zielvorgabe für Personenwagen wird die Einführung eines negativen Faktors für die Gewichtsabhängigkeit ausdrücklich begrüsst. Mit diesem faktischen Gewichts-Malus wird neu ein Anreiz für die Zulassung von leichteren Personenwagen gesetzt.

Der vorgesehenen rechnerischen Erleichterung für Importeure von Lieferwagen, leichten Sattelschleppern und schweren Fahrzeugen beim Übertreffen der vorgegebenen Schwellenwerte für den Flottenanteil von Nullemissionsfahrzeugen kann zugestimmt werden. Ebenso kann dem vorgesehenen Verfahren zur Anrechnung von Verminderungen der CO₂-Emissionen von Neuwagenflotten durch den Einsatz von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen zugestimmt werden.

5. Bemerkungen zu Art. 127a Vorentwurf

Art. 37b Ziff. 1. lit. a CO₂-Gesetz verlangt, dass die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen unter anderem für Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, eingesetzt werden.

In Art. 127a Ziff. 1 des Vorentwurfs der CO₂-Verordnung wird dieser Anspruch paraphrasiert und in Art. 127a Ziff. 2 des Vorentwurfs der CO₂-Verordnung werden spezifische Bereiche genannt, in denen Massnahmen gefördert werden sollen. Einerseits werden Massnahmen zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden aufgrund von Hochwasser sowie Permafrost- und Gletscherschmelze, andererseits Gesundheitsbeeinträchtigungen durch die zunehmende Hitzebelastung genannt. Weiter sollen Schäden in der Land-, Forst- und Energiewirtschaft durch längere Trockenperioden vermieden werden sowie beeinträchtigte Ökosystemleistungen durch Veränderung in Lebensräumen und Artzusammensetzung verhindert werden. Die genannten Bereiche gehen nicht auf die massiven Sach- und Personenschäden ein, die durch mit dem Klimawandel einhergehende Waldbrände verursacht werden können. Vor diesem Hintergrund regen wir an, Art. 127a Ziff. 2 des Vorentwurfs der CO₂-Verordnung sei so zu ergänzen, dass auch Massnahmen zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden durch Waldbrände gefördert werden können.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge bedanken wir uns.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Patrick Strasser

Der Staatsschreiber-Stv.:

Christian Ritzmann



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. 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, 26. September 2024

Eidg. Vernehmlassung; Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 unterbreitete das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die eingangs erwähnten Ausführungsbestimmungen bis am 17. Oktober 2024 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat erachtet es als wichtig, rasch die notwendigen Ausführungsbestimmungen zum revidierten CO₂-Gesetz zu erlassen. Damit kann Rechtssicherheit geschaffen werden, um die Klimaziele zu erreichen und den diesbezüglichen internationalen Verpflichtungen der Schweiz nachzukommen. Der Regierungsrat begrüsst daher die vorgeschlagenen Revisionen der CO₂-Verordnung und der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen ausdrücklich. Zu unterstützen sind insbesondere die gesetzten Zwischenziele zur Reduktion der Treibhausgase, um rasch die notwendigen Absenkpfade zu definieren.

Bemerkungen im Einzelnen

Der Regierungsrat befürwortet die von der EnDK gemachten Vorschläge sowie einzelne Anträge der BPUK zur Anpassung der CO₂-Verordnung. In Übereinstimmung mit den Stellungnahmen von EnDK und BPUK beantragt er die folgenden Änderungen:

Anträge:

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Es ist ein Abs. 2 mit folgendem Wortlaut einzufügen: Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, die ausreichen, um die Richtwerte zu erreichen.



Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Bei Bst. c muss im GWR als Quellangabe "Schätzung o.ä." wählbar sein, da der Heizwärmebedarf oft auch den Anteil für die Warmwasseraufbereitung beinhaltet, welcher für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden müsste.

In Bst. d ist der Begriff "Datum" durch "Inbetriebnahmejahr" zu ersetzen, da dieser eine genügende Genauigkeit bietet.

Art. 17a und 17b Personenwagen und Lieferwagen

Personen- und Lieferwagen mit Armeezeichen sollen in den Geltungsbereich aufgenommen werden. Abs. 2 von Art. 17a und 17b sind entsprechend anzupassen.

Art. 66 Voraussetzungen

Abs. 3 ist durch das Einfügen von "oder für Teile von Gebäuden mit Wohnnutzung" zu präzisieren.

Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtungen

An geeigneter Stelle ist das Zusammenwirken mit den kantonalen Energievorschriften im Sinne von Art. 46 EnG festzuhalten.

Art. 104 Einleitungssatz

Die CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien muss pragmatisch berücksichtigt werden. In Abs. 1 ist daher der frühe Einbezug der Kantone bei der Ausgestaltung der Ergänzung zu gewährleisten. Diese Anpassungen sollen zusammen mit der Revision des Harmonisierten Fördermodells umgesetzt werden.

Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen: "Bund und private Organisation erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe der EGID) welche Massnahmen unterstützt wurden."

Art. 128 Förderung

Um eine Doppelsubventionierung zu vermeiden, ist die Abgrenzung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms zu präzisieren. Dies, da die Kantone nach Art. 48 EnG (Aus- und Weiterbildung) indirekte Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr fördern. Zudem ist Art. 128 um die Klimaanpassung zu ergänzen.

Art. 129 Informationen durch das BAFU

Um eine Doppelsubventionierung zu vermeiden, ist die Abgrenzung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms zu präzisieren. Dies, da die Kantone nach Art. 47 EnG (Information und Beratung) indirekte Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr fördern.

Art. 146ab Gesuch zur Verminderungsverpflichtung 2025

Es ist zu definieren, wie im Rahmen des Gebäudeprogramms mit Fördergesuchen von Betreibern von Anlagen mit oder ohne Verminderungsverpflichtung umzugehen ist, solange unklar ist, für welche dieser Anlagenbetreiber ein Abschluss für eine Verminderungsvereinbarung zustande kommt.



Der Regierungsrat befürwortet im Weiteren die Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen (Kapitel 3). Diese betreffen den Vollzug in den Kantonen indirekt. Der ab 2025 erweiterte Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorgabe für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper bis 3'500 kg Gesamtgewicht sowie Zielwerte für schwere Fahrzeuge haben eine Anpassung der Zulassungsprozesse bei den Strassenverkehrsämtern zur Folge.

Antrag:

Die für die Zulassung der zusätzlichen Fahrzeugarten notwendigen Daten müssen in der Fachapplikation «CARI» den Strassenverkehrsämtern fristgerecht zur Verfügung gestellt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. 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

Per E-Mail an
vnl-klima@bafu.admin.ch

Appenzell, 3. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

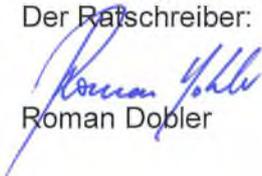
Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vernehmlassungsvorlage des Bundes und hat keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

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

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:



Roman Döbler

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)



Regierungspräsidentin Susanne Hartmann Gillessen
Departementsvorsteherin

Bau- und Umweltdepartement, Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

vnl-klima@bafu.admin.ch

Susanne Hartmann Gillessen
Regierungspräsidentin
Bau- und Umweltdepartement
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen
T +41 58 229 30 00
susanne.hartmann@sg.ch

St.Gallen, 26. September 2024

Vernehmlassung Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Stellungnahme des Kantons St.Gallen

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie uns eingeladen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen. Ich danke für diese Gelegenheit und äussere mich für den Kanton St.Gallen wie folgt:

Die vorliegende Revision enthält für die Kantone zahlreiche Bestimmungen mit starkem Einfluss auf den Vollzug. Diese Bestimmungen stehen im Zentrum unserer Stellungnahme. Mit dem Ziel, einen effizienten Vollzug zu gewährleisten, beantragen wir – in Übereinstimmung mit der Konferenz der Kantonalen Energiedirektoren (EnDK) – Anpassungen in folgenden Bereichen:

- Vereinfachen der Angaben zu den im GWR einzutragenden Daten bei Wärmeerzeugungsanlagen;
- Klären des Zusammenwirkens der Instrumente (Verminderungsverpflichtung/ Förderung) im Bereich Grossverbraucher (Bund/Kantone);
- Umsetzen der Berücksichtigung der CO₂-Bilanz von eingesetzten Baumaterialien im Gebäudeprogramm mit der anstehenden Revision des Harmonisierten Fördermodells;
- Früher Einbezug der Kantone bei der Festlegung der Berücksichtigung der CO₂-Bilanz von eingesetzten Baumaterialien im Gebäudeprogramm;
- Vermeiden von Doppelförderung in den Bereichen Information und Beratung sowie Aus- und Weiterbildung;
- Festlegung einer Übergangsbestimmung zur Förderung von Unternehmen im Rahmen des Gebäudeprogramms, welche keine Verminderungsvereinbarung eingehen wollen.

Die EnDK hat in ihrer Stellungnahme vom 11. September 2024 die Anpassungen in den oben genannten Bereichen konkretisiert. Gerne verweise ich darauf.

Darüber hinaus haben wir noch folgende konkreten Anliegen zur Vorlage vorzubringen:



Förderung von elektrischen Antriebstechnologien (Art. 129b bis 129f der CO₂-Verordnung)

Die Bestimmungen zur Förderung von elektrischen Antriebstechnologien (Art. 129b bis 129f der CO₂-Verordnung) begrüssen wir im Grundsatz. Zu den einzelnen Artikeln haben wir folgende Bemerkungen und Anträge:

Art. 129d Abs. 2: Geförderte Fahrzeuge

Für uns ist unbestritten, dass die Umstellung auf elektrische Antriebstechnologien nur einmalig mit Fördermitteln unterstützt wird. Ebenfalls unbestritten ist, dass Fahrzeuge grundsätzlich nicht vorzeitig ausser Betrieb genommen werden sollen. Diese Bestimmung mit dem Kriterium der Abschreibung zu definieren, greift aus unserer Sicht aber zu kurz. In gewissen Fällen kann es sinnvoll sein, eine ganze Flotte zu ersetzen und die Fahrzeuge zu verkaufen oder anderweitig im öffentlichen Verkehr einzusetzen. Auch kann es sein, dass Fahrzeuge wegen eines Unfalls oder aufgrund von Schäden ersetzt werden müssen, beziehungsweise die Abschreibedauer nicht erreicht wird, weil die Fahrleistung über dem Durchschnitt lag. Für solche Fälle muss es eine Ausnahmeregelung geben.

Antrag: Art. 129d Abs. 2 ist wie folgt anzupassen:

Grundsätzlich keine Fördermittel werden für den Ersatz von Fahrzeugen entrichtet, die bereits elektrifiziert sind oder vor Ablauf der vorgesehenen Nutzungsdauer ausser Betrieb genommen werden. Das BAV regelt die Ausnahmen.

Art. 129f: Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Es ist unbestritten, dass sichergestellt werden muss, dass die geförderten Fahrzeuge längerfristig im abgeltungsberechtigten Verkehr eingesetzt werden. Die in Art. 129f vorgesehene Regelung ist aber nicht zweckmässig. Die Transportunternehmen (TU) müssen beim Fahrzeugeinsatz flexibel sein. Angebots- und Nachfrageveränderungen können zu Änderungen beim Fahrzeugeinsatz führen. Die Trennung zwischen gemeinsam bestelltem Verkehr (vom Bund mitbestellter RPV) und dem übrigen konzessionierten Verkehr (Ortsverkehr und nicht vom Bund mitbestellte RPV-Linien) steht im Widerspruch zu einem optimierten Fahrzeugeinsatz im abgeltungsberechtigten Verkehr.

Antrag: Art. 129f ist wie folgt anzupassen:

Die Verkehrsunternehmen bestätigen 5 Jahre nach Inbetriebnahme mittels Selbstdeklaration, dass die Fahrzeuge weiterhin mehrheitlich für den konzessionierten Verkehr eingesetzt werden. Ist dies nicht mehr gegeben, sind die geleisteten Beiträge zurückzuerstaten.

Anmerkungen zum erläuternden Bericht

Im erläuternden Bericht wird dargelegt, dass das BAV den Vollzug der Förderung für elektrische Antriebstechnologien in einer Richtlinie festhalten wird. Wir erwarten, dass der Kanton vor der Publikation konsultiert wird.

Bei der Erarbeitung ist auf folgende Punkte zu achten:

- Seite 62, Ausführungen zu Art. 129b: Empfänger von Beiträgen
Die TU dürfen Fahrzeuge erst beschaffen, wenn die finanzielle Förderung endgültig oder dem Grundsatz nach zugesichert worden ist oder wenn das BAV als zuständige



Behörde die Bewilligung zur Beschaffung erteilt hat.

Aktuell liegen die Lieferfristen für Elektrofahrzeuge je nach Fahrzeugtyp zwischen einem und drei Jahren nach Erteilung der Zuschlagsverfügung. Diesem Zuschlagsentscheid geht normalerweise ein mehrmonatiger Ausschreibungsprozess voraus. Der mögliche Inbetriebnahmezeitpunkt kann erst abgeschätzt werden, wenn klar ist, welche Offerte den Zuschlag bekommt.

Die Zusicherungsverfügung des Bundes muss somit in einem sehr frühen Zeitpunkt der Beschaffung erfolgen. Dieser liegt deutlich früher als der im Erläuterungsbericht erwähnte späteste Termin zur Gesuchseinreichung von Mitte Jahr vor der geplanten Inbetriebnahme.

Da die Richtlinie erarbeitet wird, während der Ersatz fossiler Fahrzeuge schon läuft, erwarten wir eine Übergangslösung für bereits bestellte, aber zum Einführungszeitpunkt noch nicht ausgelieferte Fahrzeuge. Der Prozess im erläuternden Bericht ist in dieser Hinsicht noch nicht schlüssig. Im Sinne der Planungssicherheit ist den Kantonen und TU die Übergangslösung so rasch wie möglich zu kommunizieren.

– *Seiten 62-63, Ausführungen zu Art. 129e: Auszahlung der Fördermittel*

Im Hinblick auf die Erstellung der Offerten für die abgeltungsberechtigten Verkehre (Regional- und Ortsverkehr) müssen die TU die möglichen Förderbeiträge frühzeitig kennen und entsprechend in ihren Planrechnungen berücksichtigen.

Das im erläuternden Bericht skizzierte Vorgehen der Beitragsgewährung (Sammlung der Gesuche bis Mitte des Vorjahres, anschliessend Aufteilung der zur Verfügung stehenden Mittel und Zuteilung nach der geplanten Inbetriebnahme, Förderung allenfalls erst im Folgejahr) bietet den TU keine Sicherheit, dass die Förderbeiträge im vorgesehenen Jahr und im vorgesehenen Umfang auch effektiv geleistet werden. Auch nicht zur Planungssicherheit trägt bei, dass die Beitragssätze von Jahr zu Jahr angepasst werden können.

Aufgrund dieser Unsicherheiten wird die Einrechnung möglicher Förderbeiträge zu Diskussionen im Bestellprozess führen. Wir erwarten hier eine klare Vorgabe seitens des Bundes.

Ausserdem können wir nicht nachvollziehen, warum sich die Angaben zu den Förderbeiträgen im erläuternden Bericht von den Zahlen unterscheiden, die im Bundesbeschluss über die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien 2025-2030 genannt werden. Im erläuternden Bericht werden die jährlichen Fördermittel mit maximal 30 Millionen Franken angegeben. Gemäss den Angaben im Bundesbeschluss müssten jährlich jedoch 47 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Wir bitten darum, im erläuternden Bericht zu erklären, wie es zu dieser Differenz kommt.

Wie eingangs erwähnt, erwarten wir, dass der Bund die Kantone und die Verkehrsunternehmen vor der Publikation der Richtlinie zum Vollzug der Förderung für elektrische Antriebstechnologien konsultiert.

Revision des CO₂-Gesetzes: Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung

Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes wird die Rückerstattung der Mineralölsteuer an die konzessionierten TU weitgehend aufgehoben. Wir unterstützen die gestaffelte Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung im Orts- (2026) und Regionalverkehr (2030). Der Entscheid führt bei Kanton und Gemeinden ab 2026 zu deutlichen Mehrkosten, da diese den Ortsverkehr ohne Bundesunterstützung finanzieren. Zudem steigt der



administrative Aufwand zur Umsetzung der Vorgaben, insbesondere bei Unternehmen, die sowohl im Orts- als auch im Regionalverkehr tätig sind. Ziel muss es sein, dass der administrative Aufwand möglichst gering ist.

Weiter ist aus unserer Sicht wichtig, dass nun umgehend definiert wird, welche Linien bezüglich Treibstoffzollrückerstattung als Ortsverkehr gelten, damit dies in den Ende September 2024 durch die TU einzureichenden Zweitofferten 2025/2026 entsprechend berücksichtigt werden kann.

Im Anhang aufgeführte Änderungen anderer Erlasse, namentlich der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

Die Vernehmlassungsvorlage beinhaltet auch vorgeschlagene Änderungen der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (SR 745.16; abgekürzt ARPV). Die Änderungen betreffen hauptsächlich die Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene, was wir grundsätzlich unterstützen. Wir geben an dieser Stelle zu bedenken, dass auch der grenznahe öffentliche Verkehr vermehrt zu fördern wäre. Die grenzüberschreitenden öV-Systeme in den von Grenzgängerinnen und Grenzgängern stark frequentierten Regionen weisen nach wie vor ein grosses Verlagerungspotenzial vom MIV auf den öV aus. Die Systemgrenzen bezüglich Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Tarifierung sind heute noch beachtlich und können nur mit gemeinsamen Anstrengungen und vor allem nur mit Hilfe des Bundes abgebaut werden.

Auswirkungen der CO₂-Verordnung auf KMU

Die CO₂-Verordnung schafft gemäss erläuterndem Bericht bis auf wenige Ausnahmen keine neuen Handlungspflichten und administrativen Aufwände für KMU. Neu ist, dass sich alle Unternehmen mit Abschluss einer CO₂-Verminderungsverpflichtung von der CO₂-Abgabe befreien lassen können. KMU, die diesen Ansatz wählen möchten (Betonung auf Freiwilligkeit), müssen den entsprechenden Prozess durchlaufen, was mit einem gewissen administrativen Aufwand verbunden sein wird. Neue Handlungspflichten entstehen durch die Angabe von klimawirksamen Emissionen auf Flugangeboten. Davon sind neben den Luftfahrzeugbetreibern auch Reisebüros oder Online-Reiseveranstalter betroffen. Im Bereich Luftfahrt wird neu auch eine Beimischpflicht für nachhaltige bzw. erneuerbare Treibstoffe eingeführt.

Förderung von Massnahmen im Bereich Anpassung an den Klimawandel

In Bezug auf die Förderung von Massnahmen im Bereich der Anpassung an den Klimawandel sowie der Aus- und Weiterbildungsmassnahmen für Arbeitnehmende, die grundsätzlich allen Unternehmen offenstehen, möchten wir noch folgenden Hinweis anbringen: Gemäss erläuterndem Bericht sollen solche Finanzhilfen entweder als Direkteingabe auf Gesuch hin oder mittels Ausschreibungen zu thematischen Förderschwerpunkten ausgerichtet werden. Gefördert werden sollen sowohl Innovationen, die Multiplikation von bestehenden Projekten als auch grössere integrale, kombinierte Vorhaben mit mehreren Anpassungsmassnahmen. Mögliche Projektträger sind beispielsweise Kantone, Gemeinden, Regionen, Verbände, Unternehmen oder Vereine. Es ist uns ein Anliegen, dass solche neuen Förderangebote mit bestehenden Förderinstrumenten – insbesondere für den Bereich Innovation – abgestimmt werden (z.B. NRP, INOS, Innosuisse etc.) um



Doppelspurigkeiten und konkurrierende Angebote zu vermeiden und die Übersichtlichkeit für anspruchsberechtigte Projektträger zu gewährleisten.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Hartmann'.

Susanne Hartmann
Regierungspräsidentin

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdepartement, Generalsekretariat
- Amt für Wasser und Energie



Sitzung vom

15. Oktober 2024

Mitgeteilt den

16. Oktober 2024

Protokoll Nr.

795/2024

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Per E-Mail an:

polg@bafu.admin.ch (PDF- und Word-Version)

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die uns eingeräumte Möglichkeit zur Vernehmlassung in vorbezeichneter Angelegenheit danken wir Ihnen.

I. Allgemeine Bemerkungen

Die vorliegende Teilrevision der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz enthält einige Bestimmungen von hoher Relevanz in Bezug auf den Energiebereich. Nach Ansicht der Regierung des Kantons Graubünden sind einzelne vorgeschlagene Regelungen zu korrigieren bzw. zu präzisieren.

Im Allgemeinen geht es insbesondere um folgende Punkte:

- Richtwerte für die Emissionsverminderung im Sektor Gebäude;
- Angaben zu den im GWR einzutragenden Daten bei Wärmeerzeugungsanlagen;
- Definition, dass die Herstellung von Wärme für Wohnbauten keine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne von Verminderungsverpflichtungen darstellt;
- Zusammenwirken der Instrumente (Verminderungsverpflichtung/Förderung) im Bereich Grossverbraucher (Bund/Kantone) ist zu klären;
- Einbezug der Kantone bei der Festlegung der Berücksichtigung der CO₂-Bilanz von eingesetzten Baumaterialien im Gebäudeprogramm;
- Vermeidung von Doppelförderung in den Bereichen Information und Beratung sowie Aus- und Weiterbildung;
- Definition einer Übergangsbestimmung zur Förderung von Unternehmen im Rahmen des Gebäudeprogramms, welche keine Verminderungsvereinbarung eingehen wollen.
- Generell sollen die Förderbeiträge wirkungsorientiert gewährt werden.

II. Bemerkungen zu den energierelevanten Bestimmungen der Revision der CO₂-Verordnung

Unsere Bemerkungen zu den energierelevanten Bestimmungen vorliegender Teilrevision der CO₂-Verordnung finden sich in beiliegender Tabelle.

III. Bemerkungen zu den Bestimmungen bezüglich des öffentlichen Verkehrs

Wir begrüssen grundsätzlich die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene sowie von elektrischen Antrieben von Bussen.

Im Folgenden wird in diesem Zusammenhang auf zwei Artikel eingegangen, die aus unserer Sicht zu ändern bzw. zu ergänzen sind.

1. **Art. 58b Abs.1 Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr**

Dieser Artikel ist weniger restriktiv zu formulieren: Entweder ist das Wort "ganzjährig" zu streichen oder zu ergänzen mit "ganzjährige oder saisonale Nachtzugverbindungen".

In erster Linie sollen durch die finanzielle Förderung neue ganzjährige oder saisonale Nachtzugverbindungen mit Sitzplatz-, Schlaf- und Liegewagen ermöglicht werden, wobei diejenigen Angebote gefördert werden sollen, mit denen die Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr maximiert werden können.

Bei der Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene soll in der einschlägigen Verordnung der Vorrang bei der Förderung auf ganzjährig verkehrende Angebote gelegt werden. Das hätte zur Folge, dass die für die Tourismusdestinationen wichtigen und stark nachgefragten saisonalen Angebote de facto von einer Förderung ausgeschlossen wären. Zudem stünde dies im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Bundes, den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Tourismus- und Freizeitverkehr, als wichtigstem Verkehrszweck, deutlich zu erhöhen.

2. **Art. 129d Abs. 2 CO₂-Verordnung**

Wir beantragen, diesen Artikel wie folgt zu ändern (Passus «oder noch nicht vollständig abbeschriebene» ersatzlos streichen):

² Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abbeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

Bei der Förderung elektrischer Antriebstechnologien bei Bussen sollen nur abbeschriebene Fahrzeuge in den Genuss von Fördermitteln kommen und auch nur befristet bis 2030. Dies würde dazu führen, dass viele noch nicht abbeschriebene Fahrzeuge (Abschreibungsdauer in der Regel 12 bis 14 Jahre) nie Förderbeiträge erhalten und zudem die Fahrzeuge im Ortsverkehr bereits ab 2026 durch die Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung zusätzlich belastet würden, was bei vielen Kantonen und Gemeinden zu erheblichen Mehrkos-

ten führen würde, da Angebotskürzungen oder Tariferhöhungen nicht zielführend wären. Deshalb sollte auch hier die Verordnung weniger restriktiv ausgestaltet werden.

Zudem sollen auch Fahrzeuge, welche von öffentlichen Transportunternehmen geleast wurden, beitragsberechtigt sein, um – im Vergleich zu gekauften Fahrzeugen – eine Benachteiligung zu vermeiden.

Im Weiteren sollte auch die notwendige Ladeinfrastruktur beitragsberechtigt sein, da diese eine unabdingbare Voraussetzung für die Einführung von E-Bussen ist.

IV. Stellungnahme des Cercle Climat vom 7. August 2024

Im Weiteren schliesst sich der Kanton Graubünden der zuhanden der Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter KVV verfassten Stellungnahme des Cercle Climat vom 7. August 2024 an mit Ausnahme folgender Punkte:

1. Ökologische Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe

Nach Ansicht des Cercle Climat sollen in der neuen Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffen (IBTV) die Regelungen bezüglich der ökologischen Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe (vgl. Art. 3 Abs. 1 Bst. a Entwurf IBTV) denjenigen der EU angeglichen werden (statt der vorgeschlagenen 40 Prozent sollen über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 70 Prozent weniger Treibhausgasemissionen emittiert werden als bei konventionellen fossilen Brenn- oder Treibstoffen). Diese Forderung ist abzulehnen.

2. Art. 104

Hier ist nichts zu präzisieren. Niemand weiss, wie der Vollzug erfolgen kann. Der einzige Weg ist, dass die Baustoffindustrie "bessere", d. h. Materialien mit tiefem CO₂-Ausstoss, herstellt. Aktuell kann nur über die Gebäudestandards gefördert werden, d. h. mit dem Zusatz ECO, z. B. Minergie Eco.

3. Art. 112

Die Förderung der Geothermie ist generell zu hinterfragen, da das Potenzial in der CH offensichtlich nicht genutzt werden kann. Bis auf ganz wenige Ausnahmen sind alle Versuche (St. Gallen etc.) fehlgeschlagen.

4. Art. 128a

Hinsichtlich der Höhe der Finanzhilfen ist darauf hinzuweisen, dass bei allen Förderungen 50 Prozent der Standard ist.

5. **Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)**

Die Brennstoffe sind nicht zu erfassen (vgl. Stellungnahme des Cercle Climat vom 7. August 2024, letzter Antrag S. 10). Es kann schlicht nicht vollzogen werden. Jeder Hauseigentümer ist frei, wo und in welcher Qualität er sein Heizöl einkauft. Dies gilt sinngemäss auch für Gas. Das Ziel ist gegeben: 100 Prozent erneuerbar für Heizung und Warmwasser (siehe auch MuKE 2025). Ausnahmen gelten nur für Hochtemperaturprozesse im Bereich der Luft- und Schifffahrt etc., wo es keine Alternativen als erneuerbare Brennstoffe gibt. Zudem sind die Mengen der erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe sehr begrenzt. Dies entspricht übrigens auch der Wärmestrategie des Bundes.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Tabelle betreffend energierelevante Bestimmungen der Teilrevision der CO₂-Verordnung

Inlandanteil und Richtwerte für die Emissionsverminderung in einzelnen Sektoren	
Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren (gemäss Art. 3 Abs. 1 CO ₂ -Gesetz)	
In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen: a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;	Zustimmung
Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen (gemäss Art. 9 Abs. 3 CO ₂ -Gesetz)	
<p>Die wesentlichen Angaben nach Artikel 9 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes zu Wärmeerzeugungsanlagen</p> <p>für Heizung und Warmwasser bei Neubauten und bei deren Ersatz in Altbauten sind:</p> <p>a. Energieträger der Wärmeerzeugungsanlage;</p> <p>b. Nennleistung der Wärmeerzeugungsanlage oder des Fernwärmeanschlusses;</p> <p>c. Heizwärmebedarf (Q_h);</p> <p>d. Datum des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;</p> <p>e. Datum des Eintrags in das GWR;</p> <p>f. bei Bezug von Fernwärme: Gebäudeidentifikator (EGID) des Gebäudes, in oder der Wärmelieferant befindet.</p>	<p>Anträge bzw. Bemerkungen:</p> <p>Bst. c:</p> <p>Als Quellangabe muss «Schätzung o.ä.» im GWR wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen respektive als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.</p> <p>Der Heizwärmebedarf wird beim Ersatz des Wärmeerzeugers i.d.R. aufgrund von Verbrauchsdaten (üblicherweise der letzten drei Jahre) ermittelt und beinhaltet oft auch den Anteil für die Warmwasseraufbereitung. Der Anteil Warmwasser müsste für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden. Eine Berechnung des Heizwärmebedarfs gemäss Norm SIA 380/1 ist beim Wärmeerzeugersersatz unüblich, nicht notwendig und kann somit nicht als zwingende Eingabe gefordert werden.</p> <p>Bst. d ist wie folgt zu ändern:</p> <p>Inbetriebnahmejahr des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;</p> <p>Das genaue Datum des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage ist nicht notwendig. Das Inbetriebnahmejahr des Ersatzes bietet genügend Genauigkeit und ist bekannt, was beim Datum oft nicht der Fall sein wird.</p> <p>Bst. f:</p> <p>Die Aufnahme dieser Bestimmung wird explizit unterstützt und bildet eine wichtige Grundlage zur Verbesserung im Bereich der Fernwärmenetze.</p> <p>Heute können nur die Wärmeabnehmer eingetragen werden, ohne dass die Lieferanten angegeben werden müssen. Diese Lücke kann mit der vorgeschlagenen Ergänzung geschlossen werden.</p>

Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen; Voraussetzungen und Inhalt	
Art. 66 Voraussetzungen (gemäss Art. 31 Abs. 1 CO₂-Gesetz)	
<p>³ Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.</p> <p>⁵ Eine Verminderungsverpflichtung kann eingegangen werden, wenn die Anlagen für eine der folgenden öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Betrieb von Bädern; b. Betrieb von Kunsteisbahnen; c. Betrieb von dampfbetriebenen Lokomotiven und Schiffen; d. Betrieb von Spitälern, Alters- und Pflegeheimen; e. Herstellung von fossil erzeugter Wärme oder Kälte, die in regionale Fernwärme- und Fernkältenetze eingespeist oder von Betreibern von Anlagen nach Absatz 1 verwendet wird; ausgenommen davon ist die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude. 	<p>Antrag:</p> <p>Art. 66 Abs. 3 wird explizit unterstützt, sollte jedoch wie folgt präzisiert werden:</p> <p>Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude oder für Teile von Gebäuden mit Wohnnutzung gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Befreiung soll auch bei Gebäuden mit Mischnutzungen o. ä. nur auf jenen Teil anwendbar sein, welcher einer wirtschaftlichen Tätigkeit dient oder für eine klar definierte öffentlich-rechtliche Tätigkeit verwendet wird.</p> <p>Zu Bst. d.:</p> <p>Alters- und Pflegeheime beinhalten oft Gebäudebereiche, welche dem altersgerechten Wohnen dienen. Wir gehen davon aus, dass unter Berücksichtigung von Abs. 3 für diese Teile von Wohnbauten keine Verminderungsverpflichtung besteht.</p> <p>Zu Bst. e:</p> <p>Es kann davon ausgegangen werden, dass regionale Fernwärmenetze überwiegend Wärme für Wohnbauten und nicht für Prozesswärme oder anderweitige wirtschaftliche Tätigkeiten erzeugen. Somit wird die Mindestgrenze von 60 Prozent, welche nötig ist, um eine Vereinbarung zur Verminderungsverpflichtung einzugehen, i. d. R. selten eingehalten.</p>
Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung (gemäss Art. 46 EnG)	
<p>¹ Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine 	<p>Antrag:</p> <p>Es ist an geeigneter Stelle das Zusammenwirken mit den kantonalen Energievorschriften im Sinne von Art. 46 EnG festzuhalten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Weder im Verordnungstext noch in den Erwägungen wird auf das Zusammenwirken mit den kantonalen Grossverbraucherbestimmungen, die aufgrund von Art. 46 des Energiegesetzes (EnG, SR 730.0) erlassen wurden, eingegangen. Weder eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel, noch eine Verminderungsverpflichtung mit</p>

Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).	Massnahmenziel befreit von der Einhaltung allfälliger kantonaler Vorschriften, insbesondere Vorgaben betreffend den Einsatz erneuerbarer Energien bei einem Wärmeerzeugersatz
Gesuch um Festlegung einer Verminderungsverpflichtung	
Art. 69	
² Das Gesuch muss enthalten: a. die Eidgenössischen Gebäude-Identifikator Nummern (EGID-Nummern);	Zustimmung. Marginalie fehlt (gleiche Marginalie wie Abschnittstitel?).
Globalbeiträge zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden	
Art. 104 Einleitungssatz (gemäss Art. 34 Abs. 2 CO₂-Gesetz)	
¹ Der Bund gewährt den Kantonen Globalbeiträge nach Artikel 34 Absatz 2 des CO ₂ -Gesetzes für die Förderung von Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO ₂ -Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr, unter Berücksichtigung der CO ₂ -Bilanz der eingesetzten Baumaterialien, wenn:	Antrag: Die Berücksichtigung der CO ₂ -Bilanz der eingesetzten Baumaterialien muss pragmatisch umgesetzt werden, weshalb wir den frühen Einbezug der Kantone bei der Ausgestaltung dieser Ergänzung fordern. Begründung: Bei Effizienzmassnahmen an der Gebäudehülle von bestehenden Bauten verbessern primär Erhöhungen der Wärmedurchlasswiderstände bei den Aussenbauteilen die betrieblichen CO ₂ -Emissionen. Die Berücksichtigung des Dämmmaterials reduziert die CO ₂ -Einsparungen bei zuvor ungenügend gedämmten Bauten nur geringfügig. Daher ist das Anliegen einfach für alle Beteiligten (Bauträger, Baubranche, Vollzug) und nicht rein wissenschaftlich umzusetzen.
² Er gewährt keine Globalbeiträge insbesondere für Massnahmen: c. die bereits anderweitig durch den Bund oder eine private Organisation im Klimabereich unterstützt werden, wenn damit keine zusätzliche Emissionsverminderung erzielt wird.	Antrag: Art. 104 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen: Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe der EGID) welche Massnahmen unterstützt wurden. Begründung: Diese Angaben dienen der Vereinfachung des Vollzugs des Gebäudeprogramms sowie der Verhinderung einer Doppelförderung.

Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung	
Art. 112 Förderberechtigung (gemäss Art. 34a Abs. 1 Bst. a und b CO₂-Gesetz)	
<p>¹ Für Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung (Art. 34a Abs. 1 Bst. a des CO₂-Gesetzes) können Beiträge für die Prospektion und die Erschliessung von Geothermie-Reservoiren gewährt werden, wenn die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12 erfüllen.</p>	Zustimmung
<p>² Für Projekte zur Erschliessung indirekt für die Wärmebereitstellung nutzbarer hydrothormaler Ressourcen (Art. 34a Abs. 1 Bst. b des CO₂-Gesetzes) kann ein Beitrag gewährt werden, wenn sich eine direkte Nutzung nach einer ersten Explorationsbohrung als nicht möglich erweist und die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12a erfüllen.</p>	Zustimmung
Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit	
Art. 128 Förderung	
<p>¹ Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes.</p>	<p>Antrag: Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden. Dadurch soll eine Doppelsubventionierung vermieden und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden.</p> <p>Begründung: Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art.48 EnG (Aus- und Weiterbildung) zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.</p>
Information	
Art. 129 Information durch das BAFU	
<p>Das BAFU informiert die Öffentlichkeit und berät Behörden, Unternehmen und Private insbesondere über:</p> <p>a. die Folgen des Klimawandels;</p>	<p>Antrag: Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden. Dadurch soll eine Doppelsubventionierung vermieden</p>

<p>b. die Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen oder zur Erhöhung der Senkenleistung;</p> <p>c. die Massnahmen zur Bewältigung der Folgen der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre.</p>	<p>und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art. 47 EnG (Information und Beratung) zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.</p>
<p>Übergangsbestimmungen zur Änderung von xx.yy.2025 Art. 146ab Gesuch zur Verminderungsverpflichtung 2025 (gemäss Art. 31 CO₂-Gesetz)</p>	
<p>Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 31 des CO₂-Gesetzes eine Verminderungsverpflichtung ab 1. Januar 2025 eingehen wollen, müssen das Gesuch bis zum 1. September 2025 einreichen. Dabei sind abweichend von Artikel 69 Absatz 2 Buchstabe d Angaben über die Treibhausgasemissionen der Jahre 2022 und 2023 zu machen.</p>	<p>Antrag:</p> <p>In den Übergangsbestimmungen ist eine Formulierung aufzunehmen, welche definiert, wie mit Fördergesuchen im Rahmen des Gebäudeprogramms von Betreibern von Anlagen mit oder ohne Verminderungsverpflichtung umzugehen ist, solange unklar ist, für welche dieser Anlagenbetreiber ein Abschluss für eine Verminderungsvereinbarung zustande kommt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Übergangsphase, in welcher es den Kantonen und ihren Vollzugsstellen unmöglich ist, die Fördergesuche abschliessend zu beurteilen, dauert zwei Jahre respektive bis spätestens am 31.12.2026 (gemäss Art. 146ac Abs. 2). Es darf nicht sein, dass Unternehmen, welche keine Verminderungsverpflichtung eingehen wollen, in diesen zwei Jahren «benachteiligt» werden respektive von der Förderung ausgeschlossen werden müssen. Gemäss aktueller Regelung könnten diese Unternehmen erst ab dem 1.1.2027 wieder mit einer Beurteilung allfälliger Gesuche und mit Förderbescheiden rechnen.</p>

REGIERUNGSRAT

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

Per E-Mail
Bundesamt für Umwelt

vnl-klima@bafu.admin.ch

16. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation das Vernehmlassungsverfahren zu den Ausführungsbestimmungen des Gesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) für die Zeit nach 2024 eröffnet. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung zu nehmen.

Ausgangslage

Da die Frist zur Einreichung eines Referendums am 4. Juli 2024 ungenutzt verstrichen ist, wird das revidierte CO₂-Gesetz per 1. Januar 2025 in Kraft treten. Die sich nun in Vernehmlassung befindlichen Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse: einerseits die Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) mit Fremderlassänderungen der Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (VGWR), der Mineralölsteuerverordnung (MinöStV) und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV). Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) geschaffen, welche Änderungen der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt (Gebührenverordnung BAFU, GebV-BAFU) enthält.

Beurteilung der Vorlage

Der Regierungsrat steht den Ausführungsbestimmungen prinzipiell positiv gegenüber. Gewisse Bereiche sowie einzelne Bestimmungen sind jedoch anpassungswürdig. Die Einzelheiten der entsprechenden Änderungsvorschläge werden im Folgenden ausgeführt.

Handlungsbedarf

1. CO₂-V

Zu "Förderung der Energieplanung"

Aus Sicht der Raumplanung, der Energie sowie des Netto-Null-Ziels ist es bedauerlich, dass der Bund auf die mit der Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehene Förderung der kommunalen und überkommunalen Energieplanung (Art. 34a Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz) verzichten möchte. Sie ist ein

wichtiges und effizientes Instrument, um insbesondere die Wärme- und Kälteversorgung kommunal beziehungsweise überkommunal im Hinblick auf die Versorgungssicherheit, lokale Wertschöpfung und Dekarbonisierung zu optimieren und zukunftstauglich auszugestalten. Die Argumentation für einen Verzicht im Abschnitt 2.2.4 des erläuternden Berichts (insbesondere das Argument der kurzen Laufzeit) überzeugt nicht. Gemäss Art. 34a Abs. 2 CO₂-Gesetz können Mittel zur Förderung von Vorhaben nach Absatz 1 Bst. c immerhin bis Ende 2035 gewährt werden. Der Bund bestreitet auch weder im erläuternden Bericht zur Umsetzungsverordnung noch in der (22.061) Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 vom 16. September 2022 die Wichtigkeit der räumlichen Energieplanung. In der (22.601) Botschaft (BBl 2022 2651, Abschnitt 3.1.2) erwähnt der Bund, dass schweizweit mehr als 80 % der Gemeinden über keine räumliche Energieplanung verfügen. Dies allein sollte hinreichender Grund sein, eine solche verstärkt zu fördern, im Mindesten jedoch nicht auf bereits vorgesehene Fördermittel zu verzichten.

Antrag

Die Förderung der räumlichen Energieplanung ist aufrechtzuerhalten.

Zu "Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs (Nachtzugförderung)"

Der Regierungsrat unterstützt die Bestrebungen die Attraktivität das Bahnangebot zu steigern, um insbesondere Kurzstreckenflüge zu substituieren. Wir geben zu bedenken, dass auch der grenznahe öffentliche Verkehr (öV) vermehrt zu fördern wäre. Die grenzüberschreitenden öV-Systeme in den von Grenzgängerinnen und Grenzgängern stark frequentierten Regionen weisen noch ein grosses Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öV auf. Die Systemgrenzen bezüglich Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Tarifierung sind heute noch beachtlich und können nur mit gemeinsamen Anstrengungen und mit Hilfe des Bundes abgebaut werden.

Antrag

Auch der grenznahe öV ist mehr zu fördern.

Zu "Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr"

Der Kanton Aargau setzt im öffentlichen Verkehr auf eine aktive Umstellungsstrategie hin zu CO₂-armen Antriebstechnologien. Er richtet sich dabei nach dem "Umsetzungskonzept Alternative Antriebssysteme im Aargauer Busverkehr" von 2021. Der Kanton hat bisher über die "Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur" verschiedene à-fonds-perdu-Beiträge an die Ladestationen geleistet, die der Umstellung von Diesel- auf Batteriebusse im Ortsverkehr dienen. Der Regierungsrat begrüsst daher die vorgesehene Lösung gemäss Revision der CO₂-Verordnung (Art. 129b–129f CO₂-V). Zu den einzelnen Artikeln haben wir folgende Bemerkungen.

Zu Art. 5 Abs. 1 Bst. a CO₂-V

In dieser Bestimmung wird auf die Anhänge 2a und 3 verwiesen. In den beiden Anhängen sind die Emissionsverminderungen oder Senkenleistungen namentlich aufgeführt, für welche keine Bescheinigungen ausgestellt werden können. Unter anderem ist darin der für Bescheinigungen berücksichtigte Einsatz von Pflanzenkohle in der Landwirtschaft im Inland eingeschränkt respektive im Ausland ausgeschlossen. Da Pflanzenkohle eine der wenigen, natürlichen Negativ-Emissionstechnologien ist, sollte sowohl die Ausbringung auf landwirtschaftliche Böden als auch die Verwendung in Baustoffen gefördert werden. Bei stark degradierten Böden kann Pflanzenkohle positive Effekte auf die Bodenfruchtbarkeit haben. Diese Massnahme von Bescheinigungen auszuschliessen oder einzuschränken ist sowohl aus landwirtschaftlicher wie auch klimatischer Sicht nicht nachvollziehbar. Allfällige Men-

geneinschränkungen haben auf der Basis von wissenschaftlichen Grundlagen zu erfolgen. Grundsätzlich sollte sich der Einsatz von Pflanzenkohle in Baustoffen und der Landwirtschaft auf wissenschaftliche Grundlagen abstützen.

Antrag

Beim Einsatz von Pflanzenkohle auf landwirtschaftlichen Böden ist die Ausstellung von nationalen und internationalen Bescheinigungen im In- und Ausland zu ermöglichen.

Zu Art. 129d Abs. 2 CO₂-V

Der erste Teil des Satzes ("bereits elektrifizierte") stellt sicher, dass die Umstellung nur einmal mit Fördermitteln unterstützt wird und ist so aus Sicht des Regierungsrats richtig und beizubehalten. Der zweite Teil ("oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge") ist insofern richtig, als es ökologisch kaum Sinn macht, Fahrzeuge vorzeitig aus dem Verkehr zu ziehen. Jedoch greift es zu kurz, die Bestimmung absolut über das Kriterium der Abschreibung zu definieren. Denn es kann durchaus Sinn machen, ganze Flotten zu ersetzen und auch noch nicht abgeschriebene Fahrzeuge zu verkaufen oder anderweitig einzusetzen. Auch kann es sein, dass Fahrzeuge aufgrund eines Unfalls oder sonstiger Schäden ersetzt werden müssen oder die Abschreibungsdauer nicht erreichen, weil die Fahrleistung höher war als angenommen. Für diese Fälle ist eine Ausnahmeregelung vorzusehen.

Antrag

Art. 129d Abs. 2 umformulieren: "Grundsätzlich werden keine Fördermittel entrichtet für den Ersatz von Fahrzeugen entrichtet, die bereits elektrifizierte sind oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen vor Ablauf der vorgesehenen Nutzungsdauer ausser Betrieb genommen werden. Das BAV regelt die Ausnahmen."

Zu Art. 129e CO₂-V und Richtlinie zur Auszahlung der Mittel

Im erläuternden Bericht wird beschrieben, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Vollzug in einer Richtlinie festhalten wird. Diese Richtlinie ist zum Zeitpunkt dieser Vernehmlassung noch nicht bekannt und entsprechend ist darauf zu achten, dass die Verfahrensdauer für die Ersatzbeschaffung (Ausschreibung, Evaluation, Auftragsvergabe und Produktion) nicht verlängert wird. Die Bedingung, dass die Beitragszusicherung grundsätzlich vor der Bestellung erfolgen muss, erachten wir aus folgenden Gründen als kritisch: die Richtlinie tritt in Kraft während bereits laufenden Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen. Für bereits bestellte, aber zum Einführungszeitpunkt noch nicht ausgelieferte Fahrzeuge erwartet der Regierungsrat eine Übergangslösung. Der im erläuternden Bericht beschriebene Prozess ist in dieser Hinsicht nicht schlüssig. Zudem besteht aus Sicht des Regierungsrats eine Diskrepanz zwischen dem Bundesbeschluss über die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien 2025–2030 in der Höhe von 282 beziehungsweise 235 Millionen Franken und den im Bericht beschriebenen jährlichen 30 Millionen Franken.

Antrag

Die Richtlinie zur Auszahlung der Mittel ist bei den Kantonen in die Vernehmlassung zu geben.

Zu Art. 129f CO₂-V

Der Anspruch des Nachweises ist zwar verständlich, in der praktischen Umsetzung aber schwierig handhabbar. Die E-Busse können bei der Beschaffung einer Linie zugeordnet werden. In der betrieblichen Praxis der Verkehrsunternehmen werden die Fahrzeuge jedoch frei auf allen Linien eingesetzt (zwischen Orts- und Regionalverkehr). Insbesondere mit wachsender E-Bus-Flotte und weiteren An-

gebotsausbauten ist ein solcher Nachweis nach fünf Jahren nur noch theoretisch möglich. Mit im Folgenden vorgeschlagener Anpassung würde ein pragmatisches Vorgehen gewählt und es bestünde eine gewisse Sicherheit, dass die Fahrzeuge nicht mehrheitlich ausserhalb des konzessionierten Bereichs (beispielsweise für Extra-, Bahnersatz- oder Schülerfahrten) eingesetzt werden. Hingegen wird in Kauf genommen, dass gegebenenfalls ein für den regionalen Personenverkehr genehmigtes Fahrzeug im Ortsverkehr zum Einsatz kommt und vice versa.

Antrag

Art. 129f umformulieren: Die Verkehrsunternehmen bestätigen fünf Jahre nach Inbetriebnahme mittels Selbstdeklaration, dass die Fahrzeuge weiterhin mehrheitlich für den konzessionierten Verkehr eingesetzt werden. Ist dies nicht mehr gegeben, sind die geleisteten Beiträge zurückzuerstatten.
Fünf Jahre nach der Inbetriebnahme melden die Unternehmen dem BAV unaufgefordert den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge. Bei Abweichungen des Einsatzes über 10 Prozent zwischen gemeinsam bestelltem Verkehr und übrigem konzessionierten Verkehr oder einem mehrheitlichen Einsatz ausserhalb des konzessionierten Verkehrs sind die geleisteten Beiträge anteilmässig oder vollständig zurückzuerstatten.

Zur "Teilweisen Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung an die konzessionierten Transportunternehmen"

Der Regierungsrat ist mit der teilweisen Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung ab 2026 für den Ortsverkehr und ab 2031 für den Regionalverkehr einverstanden. Da die Fahrzeuge des öV häufig sowohl im Orts- wie auch im Regionalverkehr eingesetzt werden und es sich um eine begrenzte Übergangsfrist handelt, erwartet der Regierungsrat eine pragmatische und einfache Lösung für den Vollzug.

Antrag

Der Regierungsrat erwartet einen pragmatischen und einfachen Vorschlag für die Rückforderung der Mineralölsteuer, der der Tatsache gerecht wird, dass die Fahrzeuge in beiden Sparten eingesetzt werden.

Zur "Verminderung der Treibhausgasemissionen"

Zu Art. 26b CO₂-V

Antrag

Dieser Artikel wird explizit begrüsst und ist beizubehalten.

Zu Art. 66 CO₂-V

In Absatz 3 wird festgehalten, dass die Herstellung von Wärme für Wohngebäude nicht als wirtschaftliche Tätigkeit gilt. Eine solche Regelung ist zu begrüssen, sollte aber im Sinne einer gezielteren Verpflichtung präzisiert werden. Eine generelle Ausweitung auf Raumwärme und Warmwasser sowie eine Aufhebung der Einschränkung auf Wohnbauten ist deshalb zu begrüssen.

Antrag

Art. 66 Abs. 3 präzisieren: Die Herstellung von Wärme (Raumwärme oder Warmwasser) oder Kälte für Wohngebäude gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.

Zu Art. 69 CO₂-V

Um eine zweifelsfreie Identifikation eines Gebäudes zu gewährleisten, wird die Vorgabe sehr begrüsst, dass das Gesuch die eidgenössische Gebäudeidentifikationsnummer (EGID) zu enthalten hat.

Antrag

Art. 69 Abs. 2 Bst. f ist unbedingt beizubehalten.

Art. 92a und 92b CO₂-V

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Flüge, die unter schweizerischem Verkehrsrecht am EuroAirport durchgeführt werden, nicht ebenfalls die Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuels [SAF]) erfüllen sollen. Bei der Bewerbung von Flugreisen etwa, soll der voraussichtliche CO₂-Fussabdruck auch für Flüge ab dem EuroAirport ausgewiesen werden, sofern sie unter schweizerischem Verkehrsrecht stattfinden (vgl. Art. 14a CO₂-V).

Antrag

Die Pflicht nach Art. 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf, sowie im Schweizer Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse.

Zu "Massnahmen im Gebäudebereich"

Zu Art. 16a CO₂-V

Die neu geforderten Angaben zu den Heizsystemen sollten in Zukunft mit der Einführung des Elektronischen Vollzugs Energetischer Nachweise (EVEN) durch die Kantone gut lieferbar sein. Einzig Bst. c Heizwärmebedarf (Q_h) ist nicht realistisch. Zur Erfassung dieses Werts sind umfangreiche Berechnungen notwendig, die bei einem reinen Heizungersatz nicht durchgeführt werden. Der Vollzug und der Nachweisaufwand für einen Heizungersatz wären unverhältnismässig.

Die zusätzlichen Daten können jedoch erst geliefert werden, wenn der Merkmalskatalog 5 des Bundesamts für Statistik (BFS) diese Werte auch vorsieht und die Kantone ihre Systeme angepasst haben.

Antrag

Art. 16a ist in Koordination mit EVEN umzusetzen. Der Bund hat hierfür die entsprechenden Übergangsbestimmungen zu formulieren.

Betreffend Gebäudeprogramm

Zu Art. 104 CO₂-V

Wenn der Zusatz "unter Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" bedeutet, dass neu auch die graue Energie in die Förderbedingungen aufzunehmen sind, torpediert sich das

Gebäudeprogramm hier selbst und wird nicht mehr umsetzbar. Wenn damit hingegen gemeint ist, dass zum Beispiel Minergie-Eco auch für den ECO-Teil gefördert werden kann, ist dies zu begrüssen.

Antrag

Art. 104 (mindestens aber der erläuternde Bericht) ist dahingehend zu präzisieren, was genau mit der "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" gemeint ist. Es ist auf jeden Fall darauf zu verzichten, damit die graue Energie zu meinen.

Zu Art. 104a CO₂-V

Die Einführung eines Mindestbeitrags wird begrüsst.

Antrag

Die Einführung eines Mindestbeitrags ist beizubehalten.

Betreffend Förderung Biogasanlagen

Zu Art. 113c Abs. 1 CO₂-V

Neu wird die Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Biogas-Anlagen mit Einspeisung von aufbereitetem Biomethan in das Gasnetz namentlich aufgeführt. Dies wird ausdrücklich begrüsst.

Antrag

Diese Bestimmung ist beizubehalten.

Betreffend Förderung Solarthermie

Zu Art. 113e CO₂-V

Aus Sicht des Regierungsrats ist diese Anforderung bereits zu detailliert und wird unverhältnismässig wenige Fälle betreffen. Somit wird ein Fördertatbestand eröffnet, der nur selten beansprucht und umgesetzt würde. Ein allgemeiner gefasstes Förderprogramm zur Prozesswärmeerzeugung erachtet der Regierungsrat als sinnvoller.

Antrag

Auf eine detaillierte Förderung der Solarthermie ist zugunsten eines breiter gefassten Förderprogramms zur Prozesswärmeerzeugung zu verzichten.

Betreffend Anpassung an den Klimawandel (Förderung)

Zu Art. 127a und 127b CO₂-V

Diese Artikel behandeln ein überaus weites Feld – die Mittel sind jedoch begrenzt. Hier sollte eine Einschränkung auf den Adressatenkreis vorgenommen werden. Lediglich Gemeinden und Kantone sollten Gesuche stellen dürfen.

Antrag

Ergänzung von Art. 127a um einen neuen Abs. 4 und Art. 127b um einen neuen Abs. 3: Gesuchsbe-rechtigt sind Gemeinden und Kantone.

Darüber hinaus ist Absatz 2 um einen weiteren Finanzierungstatbestand zu erweitern.

Antrag

Art. 127a neuer Bst. f: Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern (Bsp. Niederwasserrinnen)

Zudem erachtet der Regierungsrat eine Detaillierung der Art Finanzhilfen für hilfreich.

Antrag

Art. 127a Abs. 3 ergänzen (zwei neue Bst. a und b und bestehender Text als Bst c):

a. Die Finanzhilfen werden in Form von Investitionsbeiträgen oder Betriebsbeiträgen ausgerichtet.

b. Die Finanzhilfen werden auf Gesuch hin oder mittels Ausschreibungen ausgerichtet.

c. Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ist beim BAFU einzureichen.

Zu Art. 127h CO₂-V

Die Förderung sollte sich vor allem bei den erneuerbaren Flugtreibstoffen nicht nur auf die Entwick-lung und Produktion fokussieren, sondern insbesondere auch die anwendungsorientierte Forschung vorantreiben. Ebenso ist korrekterweise explizit von der Energieeffizienz zu sprechen und nicht allge-mein von Effizienz.

Antrag

Ergänzung beziehungsweise Anpassung von Art. 127h Abs. 1

- a. die Erforschung, Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstof-fen;
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz von Luftfahrzeugen; oder
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Energieeffizienz des Flugbetriebs.

Betreffend Aus- und Weiterbildung und Information (Förderung)

Zu Art. 128 und Art. 128a CO₂-V

Mit den neuen Formulierungen scheint sich der Spielraum für den Kanton zu erweitern. Jedoch lässt sich schwierig beurteilen, inwieweit sich die Bestimmungen auf die bisherige Informationstätigkeit in-nerhalb des Gebäudeprogramms auswirkt.

Grundsätzlich sieht der Regierungsrat aber keine grossen Stolperfallen und unterstützt die Vorlage.

Zu Geothermie

Zu Art. 112 CO₂-V

Es ist zu begrüßen, dass der Bund für Projekte die ursprünglich für die direkte Wärmenutzung ange-dacht waren, aber in Folge der angetroffenen Verhältnisse im Untergrund auf eine indirekten Wärme-nutzung umschwenken müssen, Beiträge sprechen will. Kann die Wirtschaftlichkeit solcher Projekte und unter Einbezug der vom Bund gesprochenen Beiträge über einen Zeitraum von 20 Jahren plau-sibilisiert werden, soll der Bund wie bei der direkten Wärmenutzung für die weiteren beitragsfähigen Arbeiten den Maximalbeitrag erhöhen.

Die wirtschaftlichen Risiken von Projekten, die auf eine direkte Wärmenutzung abzielen sind in der Regel hoch, so dass eine Reduktion der Beiträge im Fall einer ultimativ indirekten Wärmenutzung als nicht zielführend erscheint. Es muss im Interesse des Bundes liegen, in diesem Kontext Projekte mit einer wirtschaftlichen Tragbarkeit zu stützen, dies zum Beispiel unabhängig vom Einsatz von vorge-schalteten Wärmepumpen.

Mit den Bundesbeiträgen sollen Anreize für die mitteltiefe und tiefe Geothermie geschaffen werden, welche unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit das geologische Risiko auffangen. Auch mit der besten Oberflächenprospektion bleibt immer ein substanzielles Restrisiko haften in Bezug auf das, was die Bohrung dann an hydrogeologischen Bedingungen effektiv zu Tage fördert. So soll die Wirt-schaftlichkeit eines Projekts im Zentrum stehen und nicht die Art der ultimativen Wärmenutzung.

Solche Beiträge von max. 60 % sollen auch rückwirkend gesprochen werden können, wenn sich die Wirtschaftlichkeit eines solchen Projekts über einen Zeitraum von 20 Jahren plausibilisieren lässt und unter Miteinbezug der möglichen Bundesbeiträge. Ein Projekt, das zum Beispiel Beiträge für eine direkte Wärmenutzung erhalten hat, sollte nicht benachteiligt werden, wenn sich nach erfolgter Bohrung herausstellt, dass nur eine indirekte Wärmenutzung wirtschaftlich ist. So kann sichergestellt werden, dass die Förderung der Geothermie ihren Zweck erfüllt.

Antrag

Art. 112 Abs. 3 anpassen: Die Beiträge betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investiti- onskosten von Projekten nach Absatz 1 und höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitions- kosten von Projekten nach Absatz 2; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt.

In der spezifischen Konstellation, wo eine direkte Wärmenutzung geplant war aber das Reservoir nicht ergiebig genug ist, können Bundesbeiträge nach genannten Konditionen rückwirkend für eine indirekte Wärmenutzung gesprochen werden. Vorauszusetzen ist, dass sich die Wirtschaftlichkeit des Projekts über einen Zeithorizont von 20 Jahren plausibilisieren lässt.

Antrag

Art. 112 um neuen Abs. 4 ergänzen: Bundesbeiträge können auch rückwirkend gesprochen werden. Voraussetzung hierfür ist die Plausibilisierung der Wirtschaftlichkeit über 20 Jahre.

Schliesslich müssen diese Bundesbeiträge unabhängig von weiteren Fördergeldern sein, die unter Umständen zusätzlich von einzelnen Kantonen gesprochen werden – solange dadurch keine Dop-pelförderung entsteht. Sollte der Bund sich ausbedingen, dass diese Gelder (teilweise) rückerstat-tungspflichtig sind, so ist zu regeln in welchem "Rang" dies geschieht. Denn sollten sich auch Kan- tone dazu entscheiden Fördergelder zu sprechen, so liegt eine Rückerstattungspflicht im Falle eines Gewinns ebenfalls auf der Hand. Zudem ist eine allfällige Rückerstattungspflicht an einen profitablen Betrieb der Anlage gebunden und fallweise durch das zuständige Bundesamt zu regeln.

Antrag

Art. 112 ist im Sinne der obigen Ausführungen anzupassen.

Zu Anhänge 12 Ziff. 5.3 sowie 12a Ziff. 4.3 zur CO₂-V

Dem erläuternden Bericht ist nicht zu entnehmen, weshalb man den undefinierten Begriff "primäre Daten" statt dem verständlicheren Begriff "Rohdaten" nutzt, beziehungsweise beschreibt dies auch nicht. Zudem wird die Lesbarkeit des Texts verbessert, wenn der Satzbeginn "Es" durch die damit gemeinte Instanz ersetzt wird (der Regierungsrat geht davon aus, dass damit "Swisstopo" gemeint ist).

Antrag

Präzisierung von Anhang 12 Ziff. 5.3: Es Swisstopo stellt die primären Rohdaten und die prozessierten primären Geodaten innert 24 Monaten nach der Erhebung [...].

Präzisierung von Anhang 12a Ziff. 4.3: Es Swisstopo stellt die primären Rohdaten und die prozessierten primären Geodaten innert 12 Monaten nach der Erhebung der Öffentlichkeit zur Verfügung.

2. Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Treibstoffe unterstehen unter anderem dem Chemikalienrecht. Dieses umfasst auch Vorgaben bezüglich möglichen Werbeaussagen (Art. 60 Chemikalienverordnung [ChemV]).

Antrag

Um Konflikte im Vollzug zu vermeiden sind geeignete Vorgaben für zulässige Werbeaussagen für in der IBTV regulierte Brenn- und Treibstoffe festzulegen.

Der Regierungsrat hat darüber hinaus keine inhaltlichen Anmerkungen zur Vorlage. Er macht lediglich noch darauf aufmerksam, dass insbesondere Abwasserreinigungsanlagen (ARA) nicht über Gebühr belastet werden sollen. Die Herstellung und das Inverkehrbringen von Brenn- oder Treibstoffen aus lokaler bis regionaler Produktion (was auf ARA anwendbar ist) soll möglichst unkompliziert durchführbar sein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dr. Markus Dieth
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
3003 Bern

Frauenfeld, 1. Oktober 2024
Nr. 663

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024.

1. Einleitende Bemerkungen

Wir befürworten im Grundsatz die vorgelegten Entwürfe für eine Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711) und für eine neue Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV). Angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels wird unseres Erachtens der Handlungsspielraum in mehreren Bereichen aber nicht im nötigen Umfang ausgeschöpft.

2. Änderung der CO₂-Verordnung

2.1. Allgemeine Bemerkungen

Nebst den nachfolgenden Bemerkungen zu einzelnen Artikeln verweisen wir auf die Stellungnahme der Konferenz Kantonalen Energiedirektoren (EnDK) vom 11. September 2024. Es ist wichtig, dass der Vollzug effizient abgewickelt werden kann. Wir unterstützen daher die Anträge der EnDK.

2/9

2.2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 3

Mit dieser Bestimmung werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss lit. b sollen die Emissionen im Sektor Verkehr im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von 8 Prozent ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem vorgeschlagenen Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 Prozent auf 65 Prozent anzupassen. Dieses Ziel kann beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen erreicht werden. Um bis 2030 eine Reduktion von 35 Prozent zu erreichen, müssten rein elektrisch betriebene Fahrzeuge ungefähr 22 Prozent des Gesamtbestands ausmachen. Damit wäre auch die übergreifende Zielsetzung gemäss Art. 2a mit einem Inlandanteil von mindestens 75 Prozent zu erreichen.

Antrag

Art. 3 lit. b ist wie folgt zu ändern: im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ 65 Prozent;

Der Sektor Übrige (Art. 3 lit. d) umfasst die Landwirtschaft, den Bereich Abfall (ohne Kehrlichtverbrennung) sowie die Emissionen aus den synthetischen Gasen. Wie im erläuternden Bericht dargelegt, sind die Klimaziele der Landwirtschaft ein Bestandteil der Agrarpolitik. Emissionsreduktionen in der Landwirtschaft sind aufgrund der komplexen biologischen Prozesse und den Konsummustern sehr herausfordernd. Die gesamte Landwirtschaft hat seit 1990 rund 13 Prozent ihrer Emissionen reduziert, und der fossile Verbrauch der Landwirtschaft hat um fast 40 Prozent abgenommen. Im Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit sind daher richtigerweise keine Ziele für die Landwirtschaft festgelegt. Die eidgenössischen Räte haben deshalb sowohl in diesem Bundesgesetz als auch im CO₂-Gesetz bewusst auf ein spezifisches Sektorziel für die Landwirtschaft verzichtet. Die Landwirtschaft kann insbesondere durch Energieproduktion einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der klimakompatiblen Energiestrategie leisten. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, braucht es aber die richtigen Rahmenbedingungen. Insbesondere müssen die Massnahmen im Energiebereich wirtschaftlich tragbar und kostendeckend sein.

Antrag

Art. 3 lit. d ist zu streichen.

3/9

Die geltende Fassung von Art. 3 CO₂-Verordnung enthält sodann einen Abs. 2, der vorsieht, dass weitere Massnahmen beantragt werden, wenn Sektorziele verfehlt werden. Gemäss Verordnungsentwurf soll diese Bestimmung gestrichen werden. Wir sind der Auffassung, dass eine solche Bestimmung beizubehalten ist. Um die Zielerreichung 2030 sicherzustellen, ist es notwendig, dass der Bund zeitnah überprüft, ob die einzelnen Sektoren auf dem Zielpfad sind, und bei Bedarf weitere Massnahmen anordnet.

Antrag

Art. 3 ist mit folgendem Abs. 2 zu ergänzen:

Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, damit die Richtwerte erreicht werden.

Art. 14a

Diese Bestimmung wird grundsätzlich begrüsst. Damit die Nutzerinnen und Nutzern von Verkehrsleistungen verantwortungsbewusst entscheiden können, ist es wichtig, dass sie über die Klimaauswirkungen dieser Verkehrsleistungen informiert werden. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, bedarf es jedoch einiger Präzisierungen der vorliegenden Bestimmung.

Damit die Angaben klar und einheitlich sind, müssen konsequenterweise immer jeweils sowohl die CO₂-Emissionen als auch die weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden. Zudem ist festzulegen, dass die Emissionen für den Hin- und den Rückflug anzugeben sind.

Für Kundinnen und Kunden ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die sie schlecht einordnen können. Um das Bewusstsein für die Auswirkungen und die Kosten der Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen zu schärfen, sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges ebenfalls in der Werbung enthalten sein, und die Reisenden sollen ein Angebot zur Kompensation der durch den Flug verursachten Emissionen erhalten. Dieses Kompensationsangebot muss in Übereinstimmung mit Art. 2a erfolgen. Bei der Bezifferung dieses Angebots sind die höchsten internationalen Standards zu fordern.

Um Reisende zusätzlich zu sensibilisieren, soll angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen.

4/9

In Art. 14a wird das Umweltkennzeichnungssystem aufgeführt. Mit diesem System werden nicht alle klimawirksamen Emissionen und deren Effekte berücksichtigt und dargestellt. Das ist verwirrend und unzureichend. Darum soll auf das Umweltkennzeichnungssystem verzichtet werden, und es sollen die Angaben zu den Emissionen von Flugreisen immer als CO₂-eq dargestellt werden.

Anträge

Art. 14a ist wie folgt zu ändern:

- Abs. 1: Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar 2026 im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden.
- Abs. 4: Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~
- Abs. 5 ist zu streichen.
- Abs. 6: Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) publiziert eine Liste mit Emissionsrechnern, die den Anforderungen nach den Absätzen 3 und 4 entsprechen ~~und mit Umweltkennzeichnungssystemen, die den Anforderungen nach Abs. 3 entsprechen.~~
- Abs. 7 (neu):
Das Kompensationsangebot enthält einen Anteil an Inlandkompensation in der Höhe des Inlandanteils gemäss Artikel 2a.
- Abs. 8 (neu):
Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.

Art. 66a

Gemäss Art. 66a Abs. 2 kann eine Verminderungsverpflichtung auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgedichtetem CO₂ umfassen. Wir gehen davon aus, dass dabei das abgedichtete CO₂ aus den direkten Emissionen

5/9

des Anlagenbetreibers mit Verminderungsverpflichtung gemeint ist. Dies ist zu konkretisieren.

Antrag

Art. 66a Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgeschiedenen CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.

Art. 87

In dieser Bestimmung wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung hierfür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wurde.

Antrag

Die Schwelle ist bei 1'000 Tonnen CO₂ pro Jahr zu belassen.

Art. 89

Gemäss Art. 89 Abs. 3 müssen für das Jahr 2025 insgesamt 25 Prozent der Emissionen kompensiert werden. Dieser Anteil soll bis 2030 auf 50 Prozent ansteigen. Art. 89 Abs. 2 senkt den Kompensationssatz im Inland von bisher mindestens 15 Prozent auf neu mindestens 12 Prozent. Wir beantragen, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch und das Potenzial für neue Projekte ebenfalls vorhanden ist. Zusätzlich beantragen wir, dass die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben soll, was eine jährliche Erhöhung des Kompensationssatzes im Inland zur Folge hat. Falls die Emissionen im Verkehr linear abnehmen, würde der Kompensationssatz im Inland in den betreffenden Jahren folgende Höhe aufweisen:

- 2025 und 2026: 15 Prozent
- 2027 und 2028: 16 Prozent
- 2029 und 2030: 17 Prozent

6/9

Antrag

Art. 89 Abs. 2 ist so zu formulieren, dass der Kompensationssatz im Inland weiterhin mindestens 15 Prozent beträgt und dass die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben muss und der Kompensationssatz im Inland dementsprechend jährlich anzupassen ist.

Art. 104

Die Wendung „CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien“ ist nicht klar definiert. Eine genaue Definition ist wichtig, damit klar ist, wofür Globalbeiträge gewährt werden. Im Weiteren verweisen wird auf die Stellungnahme der EnDK zu diesem Artikel.

Antrag

Im erläuternden Bericht ist zu präzisieren, was mit der Wendung „CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien“ gemeint ist.

Art. 127a

Wir sind mit den Möglichkeiten zur Finanzierung von Anpassungsprogrammen an den Klimawandel einverstanden. Dabei ist jedoch von zentraler Bedeutung, dass die Administration der Projekte nicht zu aufwendig wird und die zur Verfügung stehenden Mittel primär in die konkreten Massnahmen fliessen. Die Abgrenzung von Anpassungsmassnahmen zu anderen Umweltzielen wie der Reduktion von Pflanzenschutzmitteln oder der Förderung der Biodiversität ist in der Praxis oft schwierig. Es dürfen keine sinnvollen Projekte aufgrund von Abgrenzungsschwierigkeiten blockiert werden.

Angesichts der Naturgefahrenereignisse in diesem Sommer ist es bedauerlich, dass die Vermeidung von Personen- und Sachschäden aufgrund von Bodenbewegungen nach intensiven Niederschlägen in der Liste der besonders zu fördernden Anpassungsmassnahmen nicht enthalten ist. Auch sollten Niederschlagsereignisse explizit genannt werden, damit offensichtlicher ist, dass auch Massnahmen im Bereich Schwamm-stadt/ Schwammlandschaft, wie im erläuternden Bericht beschrieben, förderberechtigt sind. Ökosysteme können zudem auch durch Ereignisse wie Trockenperioden oder Starkniederschläge beeinträchtigt werden, was eine Änderung in Abs. 2 lit. e bedingt. Ebenso sollten Massnahmen förderwürdig sein, die der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern, z.B. durch Niederwasserrinnen, dienen.

7/9

Anträge

Art. 127a Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

- lit. c: Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen;
- lit. e: Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Ereignisse und durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung;
- lit. f (neu): Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern.

Art. 128

Gemäss dieser Bestimmung fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung und die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird jedoch auch die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt.

Antrag

Art. 128 ist so zu formulieren, dass auch der Bereich der Klimaanpassung gefördert wird.

Anhänge 2a und 3

In Art. 5 werden die Anforderungen für die Ausstellung von Bescheinigungen für Emissionsverminderungen oder Senkenleistungen im In- und Ausland definiert. In Art. 5 Abs. 1 lit. a wird auf die Anhänge 2a und 3 verwiesen, welche die Massnahmen auflisten, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden können. Bedauerlicherweise ist der Einsatz von Pflanzenkohle in der Landwirtschaft in diesen Anhängen stark eingeschränkt oder vollständig ausgeschlossen. Pflanzenkohle ist eine der wenigen natürlichen Negativ-Emissionstechnologien, die in der Lage ist, Kohlenstoff langfristig im Boden zu binden. Ihre Herstellung und Ausbringung auf landwirtschaftliche Böden sollte daher gefördert und nicht eingeschränkt werden. Besonders auf stark degradierten Böden kann Pflanzenkohle die Bodenfruchtbarkeit erheblich verbessern und somit auch zur langfristigen Resilienz der Landwirtschaft gegenüber klimatischen Veränderungen beitragen. Aus klimatischer und auch landwirtschaftlicher Sicht ist es nicht nachvollziehbar, warum diese Massnahme von der Ausstellung von Bescheinigungen ausgeschlossen oder stark eingeschränkt wird. Die Nutzung von Pflanzenkohle stellt eine vielversprechende Lösung dar, um gleichzeitig Emissionen zu reduzieren und die Bodenqualität zu verbessern. Dabei ist es wichtig, dass nur zertifizierte Pflanzenkohle mit unbedenklichen Materialien in den Boden gelangt.

8/9

Antrag

Die Anhänge 2a und 3 sind so anzupassen, dass die Einschränkungen für den Einsatz von Pflanzenkohle gestrichen werden und stattdessen deren Einsatz als sinnvolle Massnahme zur CO₂-Reduktion und Bodenverbesserung unterstützt wird.

Anhang 4a

Die Anpassung des Vorzeichens der Zielwertgeraden in der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe gemäss Anhang 4a Ziff. 1.3 begrüssen wir ausdrücklich. Somit führt das Importieren von Fahrzeugen, die schwerer sind als der Schweizer Flottendurchschnitt, zu der gewünschten Verschärfung der individuellen Zielvorgabe. Nur wenn der Mechanismus in dieser Weise funktioniert, ist eine Erreichung der Zielwerte realistisch.

Auslandskompensation

Gemäss erläuterndem Bericht (S. 77–78) ist vorgesehen, dass die Kompensation im Ausland zur Erreichung des Klimaziels 2030 über die Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe erfolgen soll. Wir weisen darauf hin, dass dies jedoch voraussichtlich nur ungefähr die Hälfte der im Ausland zu kompensierenden Emissionen abdecken würde. Für die restlichen Emissionen müsste der Bund internationale Bescheinigungen erwerben. Dies wäre mit hohen Kosten verbunden. Bei einem Preis von Fr. 100 pro Tonne CO₂ wären dazu rund 400 Mio. Franken erforderlich.

3. Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Künftig dürfen gemäss Art. 35d des revidierten Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. In der neuen IBTV werden diese Anforderungen konkretisiert. Die ökologischen Anforderungen sind unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 lit. a). Diese Verminderungsleistung ist nicht ausreichend. Auch entspricht sie nicht den Regelungen der EU, die eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgeben. Die IBTV und auch die Mineralölsteuergesetzgebung sind diesbezüglich den Regelungen der EU anzugleichen.

Zudem ist unklar, wie die betreffenden Brenn- und Treibstoffe wie die Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen an die klimapolitischen Instrumente angerechnet werden. Dabei ist

9/9

zentral, dass nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen anrechenbar sind. So wäre beispielsweise beim Einsatz von emissionsarmen Flugtreibstoffen – je nach Verminderungsleistung des Treibstoffs – 70 Prozent davon an die Beimisch-Quote anrechenbar.

Anträge

- Art. 3 Abs. 1 lit. a ist wie folgt anzupassen:
der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~ 70 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff.
- In Art. 19c lit. a der Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611) sind die 40 Prozent ebenfalls auf 70 Prozent zu erhöhen.

Ausserdem ist sicherzustellen, dass in den klimapolitischen Instrumenten, bei denen erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe angerechnet werden können, nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen angerechnet werden.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates


Der Staatsschreiber





Beilage:

Stellungnahme EnDK vom 11. September 2024

Commentaires relatifs aux dispositions spécifiques de la Consultation fédérale sur les dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024

Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (Ordonnance sur le CO₂)

Chapitre 1 - Dispositions générales

Article	2a Part à réaliser en Suisse et valeurs indicatives de la réduction des émissions dans les différents secteurs
Remarques	Une diminution des émissions territoriales d'environ 34% en 2030 par rapport à 1990 est insuffisante en vue de l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse et de l'objectif zéro net 2050 à l'échelle globale. La décarbonisation nécessite autant que possible une réduction des émissions sur le territoire suisse. L'achat de réduction à l'étranger et la comptabilisation dans nos propres objectifs de réduction conduit non seulement à reporter les efforts que la Suisse devra fournir par elle-même, mais aussi à payer deux fois, puisqu'au final (en 2050) le zéro net devra bien être atteint sur le territoire national et les réductions à l'étranger ne pourront alors plus être comptabilisées. De plus, un retard dans le déploiement des mesures freine le développement de nouveaux secteurs économiques et réduit ainsi la compétitivité de la Suisse, tout en générant un plus grand volume de GES.
<i>Proposition</i>	<i>La valeur limite de deux tiers (66%) devrait être remplacée par une valeur plus adéquate d'au moins trois quarts (75%) des émissions.</i>

Article	3 Valeurs indicatives dans les différents secteurs
Remarques	<p>Let. a (secteur du bâtiment): La valeur indicative pour les bâtiments (50% de la valeur 1990) ne coïncide pas avec la valeur indiquée dans la stratégie climatique à long-terme de la Confédération (65% de diminution, soit 35% de la valeur 1990, cf. p.30). Cette valeur indicative est insuffisante pour tenir les trajectoires sectorielles nécessaires à l'atteinte des objectifs de la LCI.</p> <p>Let. d (secteur Autre) : Pour orienter les trajectoires des cantons et permettre la prévisibilité pour les secteurs concernés, il serait souhaitable de davantage détailler le pourcentage de réduction attendu pour l'agriculture, les déchets et gaz synthétiques, notamment en cohérence avec la Stratégie Climat pour l'agriculture et l'alimentation, qui prévoit une réduction de 20% d'ici 2030 par rapport à 1990 pour l'agriculture.</p> <p>Par ailleurs, l'actuelle ordonnance sur le CO₂ prévoit que des mesures supplémentaires seront demandées si les objectifs sectoriels ne sont pas atteints (art. 3, al. 2). Afin de garantir la réalisation des objectifs 2030, il est nécessaire de faire suivi en temps réel des trajectoires et d'ajuster les mesures en conséquence.</p>
<i>Proposition</i>	<p><i>Let. a (secteur du bâtiment): Ajuster la valeur indicative en cohérence avec la Stratégie climatique à long-terme de la Confédération, soit 35%.</i></p> <p><i>Let. d (secteur Autre): Indiquer les pourcentages de réduction attendus spécifiques à l'agriculture, au secteur des déchets et aux émissions de gaz synthétiques.</i></p> <p><i>Introduire un alinéa 2 : « Lorsqu'il est prévisible que les valeurs indicatives sectorielles ne seront pas atteintes, le Département fédéral de l'environnement, des</i></p>

	<i>transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) demande au Conseil fédéral de prendre des mesures supplémentaires après avoir consulté les cantons et les milieux concernés. »</i>
--	---

Article	5 al. 1
Remarques	Il est étonnant que cet article n'inclue que des critères de rentabilité et de preuve. Comme cela a été fait dans l'art. 3 de l'Ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC), une référence à l'art. 34d al. 1 et 3 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) devrait être ajoutée pour également inclure des critères écologiques et sociaux.
Proposition	<i>Ajouter une référence à l'art. 35d, al. 1 et 3 de la LPE.</i>

Article	14a
Remarques	Alinéa 2 : Dans le texte de l'ordonnance, il n'est pas clair si l'obligation d'indication des émissions dans les offres de vol s'applique également au retour lorsque le billet est vendu séparément. Alinéa 4 et 5 : La différence entre les calculs (avec ou sans autres émissions à incidence climatique) et systèmes d'étiquetages environnemental sera difficilement compréhensible pour les consommateurs. Le système devrait être simplifié pour que l'obligation d'indication des émissions dans les offres de vols puisse effectivement avoir un effet sur le comportement des consommateurs.
Proposition	<i>Alinéa 2 : Clarifier si et quand les vols de retours sont concernés par l'obligation d'indication des émissions dans les offres de vol.</i> <i>Alinéa 4 et 5 : Préciser le calculateur de référence.</i> <i>Alinéa 5 : Supprimer cet alinéa.</i>

Chapitre 2 - Mesures techniques visant à réduire les émissions de CO2 des bâtiments

Article	16a Informations sur les installations de production de chaleur
Remarques	L'information sur les besoins de chaleur (Qh) est demandée en cas de changement de chauffage. Cette demande est une contrainte qu'il s'agit d'éviter dans la mesure où elle complexifie les procédures administratives, alors que les cantons sont appelés à intensifier les remplacements des systèmes de chauffage fossiles. De plus, l'obtention de cet indicateur paraît problématique sans précision de la référence à utiliser (normes en vigueur SIA 380/1 ou besoins effectifs mesurés ou estimés à partir des factures de chauffage, etc.).
Proposition	<i>Supprimer (ou rendre facultatif) l'indicateur Qh de la liste des données à récolter lors du changement des systèmes de chauffage.</i>

Chapitre 3 - Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules

Sur le principe, nous saluons les modifications proposées, qui visent à atteindre rapidement un parc automobile efficace, sans émissions et économique. Nous saluons notamment le fait qu'il est renoncé à réintroduire des allègements transitoires tels que le phasing-in et les super-crédits. De manière générale, la prise en compte des réductions de CO₂ ainsi que des allègements doivent être aussi limitée que possible. Les objectifs individuels laissent suffisamment de marge de manœuvre aux importateurs.

Article	17a al. 2 et 17b al. 2 : Voitures de tourisme et voitures de livraison
Remarques	L'exception générale des voitures de tourisme et de livraison portant des plaques d'immatriculation de l'armée et destinées aux troupes semble être difficilement défendable étant donné que des moteurs alternatifs sont déjà disponibles de manière standard sur le marché des voitures de tourisme et de livraison dans toutes les catégories de véhicules et que les coûts du cycle de vie de ces véhicules sont déjà plus bas, surtout en cas de kilométrage élevé.
<i>Proposition</i>	<i>Considérer la suppression de cette exception.</i>

Article	25 al. 1 Détermination des émissions de CO₂ des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers
Remarques	Les émissions de CO ₂ des voitures de tourisme, voiture de livraison et des tracteurs à sellette léger sont déterminées au moyen des émissions établies selon le WLTP. Précédemment, l'art. 17f mentionnait « la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers selon le règlement (UE) 2017/1151 (WLTP).
<i>Proposition</i>	<i>Mentionner « le cycle d'essai WLTP ».</i>

Article	26 Réduction par des éco-innovations
Remarques	Etant donné qu'il n'existe pas de définition claire de ce que recouvrent exactement les éco-innovations, il y a un risque que ces allègements soient accordés à tous les importateurs, sans tenir compte du degré de l'impact écologique de l'éco-innovation en question.
<i>Proposition</i>	<i>Définir clairement et de manière restrictive ce qu'on entend par « éco-innovation ».</i>

Article	26b Réduction par des carburants synthétiques renouvelable et Annexe 4b
Remarques	Les carburants synthétiques renouvelables ont une efficacité énergétique basse et leur impact climatique devrait être pris en compte sur tout leur cycle de vie.
<i>Proposition</i>	<i>Intégrer un critère sur l'efficacité énergétique dans le calcul de réduction.</i>

Chapitre 5 - Engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Article	66a : Objet de l'engagement de réduction
----------------	---

Remarques	Alinéa 1 let. b : Selon la réponse donnée dans le Rapport explicatif, une réduction annuelle de 3.32% est nécessaire pour atteindre l'objectif. Il est dès lors difficilement compréhensible comment a été défini l'objectif de 2.5 % par an de réduction de la valeur initiale.
Proposition	<i>Etudier la possibilité de prévoir une évolution de la valeur de 2.5% au fil des années, pour permettre d'atteindre l'objectif en fonction de l'avancement des technologies.</i>

Article	72a Contenu du plan de décarbonation et 72b Vérification du plan de décarbonation
Remarques	Alinéa 1 : Les précisions sur le contenu et la vérification du plan de décarbonation sont saluées. Toutefois, afin de minimiser le risque d'un report des émissions, il serait pertinent que le plan de décarbonation présente un bilan qui comptabilise également les émissions indirectes. Cela permettrait de pouvoir démontrer que la réduction des émissions directes n'est pas une délocalisation des émissions (en émissions indirectes) et présenter les mesures prises pour réduire les émissions indirectes.
Proposition	<i>Demander que le plan de décarbonation comptabilise également les émissions indirectes.</i>

Chapitre 7 - Compensation des émissions de CO₂ des carburants

Article	87 Dérogation à l'obligation de compenser en cas de faibles quantités
Remarques	Alinéa 1 et 2 : Jusqu'alors, l'obligation de compenser ne s'applique pas aux personnes ayant mis à la consommation des quantités de carburants correspondant à moins de 1'000 tonnes de CO ₂ annuellement. Dans sa révision, l'article 87 modifie cette valeur seuil à 10'000 tonnes de CO ₂ par an, ce qui correspond (ordre de grandeur) à plus de 4'000 m ³ de carburant consommé ou à 50 millions de km parcouru en voiture à essence (soit 3'500 véhicules à 15'000 km/an). Considérant ces ordres de grandeur, il apparaît nécessaire de ne pas changer la valeur seuil actuellement en vigueur. Le rapport explicatif ne donne par ailleurs aucune explication relative à cet allègement.
Proposition	<i>Maintenir la valeur seuil annuelle de 1'000 tonnes.</i>

Article	89 Taux de compensation
Remarques	Alinéa 2 : Le taux de compensation en Suisse pour les importateurs de carburant est actuellement fixé à 15%. Considérant les besoins d'investissement dans des projets de réduction en Suisse, il importe que cette valeur minimale ne soit pas abaissée à 12% à partir de 2025 comme le prévoit le présent projet de révision. Par ailleurs, ce taux devrait également augmenter en fonction des échéances jusqu'à 2030.
Proposition	<i>Maintenir la valeur actuellement en vigueur de 15% et augmenter le taux de compensation en Suisse en fonction des échéances jusqu'en 2030.</i>

Article	92a Champ d'application à raison du lieu (mélange de carburants d'aviation à faible taux d'émission et renouvelables)
Remarques	L'obligation de mélanger des carburants d'aviation pauvres en émissions et renouvelables devrait être introduite non seulement dans les aéroports nationaux de

	Zürich et de Genève, mais aussi dans les aéroports régionaux qui sont inclus dans les bilan carbone cantonaux.
<i>Proposition</i>	<i>Prévoir également pour tous les aéroports régionaux l'obligation de mettre à disposition et de mélanger des carburants d'aviation synthétiques à faibles émissions, renouvelables et renouvelables.</i>

Article	92e Décision relative à la délivrance d'attestations internationales
Remarques	Les dispositions visant à éviter le double-comptage sont saluées.

Chapitre 9 - Utilisation du produit de la taxe sur le CO 2

Article	104 Droit aux contributions globales
Remarques	L'art. 104 prévoit que les contributions globales soient calculées compte tenu des émissions de CO ₂ des matériaux de construction. Toutefois, nous notons que la référence au bilan CO ₂ des matériaux de construction figure à l'al. 1 de l'art. 34 de la loi sur le CO ₂ et non pas à l'al. 2 dudit article qui traite des contributions globales. De plus, la loi fédérale sur l'énergie contraint déjà les cantons à régler l'énergie grise des nouveaux bâtiments et des rénovations notables. Ces obligations légales permettront donc de déterminer les bâtiments qui pourront faire l'objet de subventionnement. Par ailleurs, la notion de "bilan carbone des matériaux de construction utilisés" n'est pas clairement définie. Au cas où elle serait maintenue, il serait important de donner une définition précise de cette notion afin de savoir clairement pour quoi les contributions globales sont octroyées.
<i>Proposition</i>	<i>Le facteur d'efficacité utilisé pour le calcul des contributions globales ne devrait pas tenir compte du bilan CO₂ des matériaux de construction. Nous recommandons à cet effet de mandater le groupe d'accompagnement du ModEnHa pour se déterminer sur l'intégration du bilan CO₂ des matériaux comme critère d'octroi des subventions. Si l'art. 104 devait être maintenu tel quel, il conviendrait d'explicitier les modalités de mise en œuvre de cette disposition, notamment afin de préciser si certains types de matériaux de construction pourraient être exclus des contributions globales ou si des barèmes différenciés selon la teneur en CO₂ des matériaux devraient être appliqués.</i>

Article	113e al. 1
Remarques	La limitation à une puissance minimale de 35 kW de solaire thermique pour des applications industrielles est trop restrictive, notamment pour les installations de petite taille. Nous pensons notamment aux installations de traite du milieu agricole, dans le cas de PME ou de l'artisanat qui nécessitent une faible puissance mais représente un potentiel intéressant. Un abaissement de la puissance minimale à 10 kW permettrait de subventionner la plupart des installations de ce type, notamment lorsque celles-ci ne sont pas éligibles au Programme Bâtiments.
<i>Proposition</i>	<i>Abaisser à 10 kW la puissance minimale de solaire thermique pour des applications industrielles.</i>

Article	113e al. 2
----------------	-------------------

Remarques	Les projets d'utilisation indirecte de chaleur ne devraient pas être placés en seconde priorité par rapport à des projets d'utilisation directe de chaleur moins avancés. En effet, des montants de subvention considérables auront déjà été payés pour la phase initiale des projets d'utilisation directe non aboutis (premier forage). Ces montants seraient perdus si les projets d'utilisation indirecte de chaleur ne peuvent pas être subventionnés.
Proposition	<i>Traiter les projets avec utilisation indirecte de la chaleur au même titre que les projets avec utilisation directe de la chaleur.</i>

Article	114d al. 1 let. d
Remarques	La prise en compte des possibles atteintes environnementales parmi les conditions nécessaires au cautionnement des prêts (au sens de l'art. 35 al. 3 LCO2) est bienvenue et nécessaire.

Article	127a Mesures dignes d'être encouragées visant à éviter les dommages
Remarques	<p>Alinéa 1 : Les termes de cet alinéa limitent les mesures d'encouragement à la réduction de l'exposition et de la vulnérabilité face aux changements climatiques, alors que le rapport explicatif mentionne qu'il s'agit également d'accroître la capacité de la société, de l'économie et de l'environnement de s'adapter aux changements climatiques. Il serait souhaitable d'également explicitement inclure le renforcement de la résilience des systèmes humains, économiques et naturels face aux dommages subis. Par ailleurs, les aides financières le limitent à la planification, l'élaboration et la mise en œuvre des mesures, alors que leur évaluation et communication mériterait davantage d'attention en vue de la diffusion de bonnes pratiques. Ainsi, le rapport explicatif précise que « (...) l'OFEV prévoit que les rapports contiennent en outre des recommandations pour la reproduction de ces mesures par des tiers et montrent ainsi comment d'autres personnes peuvent elles aussi contribuer à faire progresser encore l'adaptation aux changements climatiques en Suisse. »</p> <p>Alinéa 2, let. c : Compte tenu des événements de dangers naturels survenus cet été, il est regrettable que les dommages aux personnes et aux biens dus aux mouvements de terrain suite aux précipitations intenses soient absents de la liste des mesures d'adaptation à encourager particulièrement. Ils devraient être ajoutés.</p> <p>Alinéa 2, let. e : Ce ne sont pas tant les atteintes aux services écosystémiques que les atteintes aux écosystèmes qui nécessitent d'être évitées et donc encouragées.</p> <p>Par ailleurs, le rapport explicatif prévoit une directive, dans laquelle l'OFEV précisera encore la procédure, ainsi que l'ordre de priorité. Une attention particulière devra-t-être portée à l'équilibre géographique.</p>
Proposition	<p><i>Titre de l'article : Ajouter « ... et à renforcer la résilience »</i></p> <p><i>Alinéa 1 : Compléter le texte comme suit : « Des aides financières sont octroyées pour la planification, l'élaboration, et la mise en œuvre, l'évaluation et la communication de mesures qui apportent directement ou indirectement une contribution importante à la prévention des dommages causés par les changements climatiques ou au renforcement de la résilience face à ces dommages, et qui concordent avec les objectifs et principes de la stratégie d'adaptation aux changements climatiques en Suisse définie par le Conseil fédéral. »</i></p>

	<p><i>Alinéa 2, let. c : Compléter le texte comme suit : « les dommages aux personnes et aux biens dus aux précipitations plus fréquentes et plus intenses et leurs conséquences telles que les crues plus fréquentes et plus intenses et au, l'augmentation du ruissellement de surface en hausse et les mouvements de terrain. »</i></p> <p><i>Alinéa 2 let. e : Corriger le texte comme suit: "les atteintes aux services écosystémiques par dues à des événements et à des modifications des milieux naturels, des habitats et de la composition des espèces".</i></p>
--	---

Chapitre 10 - Encouragement et information

Article	128 Encouragement et 129 Information
Remarques	<p>La délimitation des aides à la formation doit être précisée par rapport à celles prévues par les mesures du Programme bâtiments. Ceci afin d'éviter le double subventionnement et d'assurer la clarté des programmes vis-à-vis des acteurs éligibles.</p> <p>A noter également que le Canton de Vaud a mis en place un programme d'accompagnement pour soutenir les communes, qui jouissent de l'autonomie à fixer leurs propres plans d'actions et objectifs en matière de réduction des émissions et d'adaptation aux changements climatique dans le respect du cadre constitutionnel.</p>
Proposition	<p><i>Art. 128, alinéa 2 : Délimiter les aides à la formation par rapport à celles prévues par les mesures du Programme bâtiments et ajouter « ... et de l'adaptation aux changements climatiques, ceci en complément aux offres existantes ».</i></p>

Article	Art. 129d Véhicules encouragés
Remarques	<p>En cas de transport fonctionnant à piles à combustible (hydrogène), il serait à notre avis nécessaire de préciser que ce gaz doit être issu d'une ressource renouvelable (électrolyse de l'eau avec électricité renouvelable). Si l'hydrogène est produit à partir de reformage de méthane, le concept n'a aucun sens du point de vue climatique et environnemental.</p> <p>Par ailleurs, dans l'absolu, le montant prévu de 282 millions de francs est important. Toutefois, au vu des coûts supplémentaires d'un véhicule à propulsion neutre en CO₂ (environ 300 kCHF pour un autobus standard), le nombre de soutiens porterait sur 940 véhicules sur l'ensemble de la Suisse sur une période de 6 ans. Vu de cette manière le soutien est mesuré, voire faible. Les coûts supplémentaires liés aux installations de recharge ne faisant pas l'objet d'aides financières spécifiques dans le cadre de la l'ordonnance CO₂, ces dépenses pèseront dans les comptes prévisionnels des entreprises de transport. Selon une estimation effectuée pour les lignes vaudoises sur la base de recensements auprès des entreprises de transport concessionnées (trafic régional voyageur et trafic local), les coûts des infrastructures de recharge représentent 38% des surcoûts de la transition. Les commanditaires (dont la Confédération) devront assumer ces surcoûts au travers de leurs budgets respectifs. Il en va de même pour les éventuelles adaptations de dépôt à prévoir pour permettre l'installation des stations de recharge.</p>
Proposition	<p><i>Préciser que l'hydrogène des piles à combustible doit être issu d'une ressource renouvelable.</i></p>

Chapitre 10 - Encouragement et information

Article	Annexe 3a
Remarques	Pour le facteur d'émission FERC,y,z le paramètre z n'est pas explicité.
Proposition	<i>Expliciter le paramètre z.</i>

Article	Annexe 8
Remarques	La quantité maximale des droits d'émission disponibles chaque année diminue annuellement de 4.3 – 4.4% ; cela signifie que le droit d'émission disponible sera encore de 45% en 2030 et atteindra zéro droit d'émission disponible vers 2040. Ce processus de réduction des droits d'émission est trop lent au vu de la Stratégie climatique à long-terme de la Confédération.
Proposition	<i>Let. b (de 2028 à 2030) : Modifier le coefficient d'abattement (0.044) pour une valeur plus ambitieuse, par ex. 0.09, pour atteindre zéro droit d'émission disponible vers 2035.</i>

Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)

Il serait judicieux qu'une partie de l'encouragement prévu aux arts. 58a à 58h permette aux CFF d'investir dans une flotte de matériel roulant capable d'assurer des liaisons vers la France et le Sud de l'Espagne, sans dépendre de la bonne volonté d'autres opérateurs ferroviaires comme c'est le cas actuellement.

Ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC)

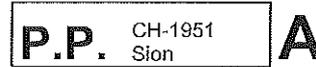
Article	2 Définitions
Remarques	Le terme « combustible ou carburant conventionnel » n'est pas clairement explicité.
Proposition	<i>Expliciter le terme « combustible ou carburant conventionnel » (pas spécifié dans la LCO2).</i>

Article	3 Critères écologiques
Remarques	Un des critères écologiques importants découle de la disponibilité suffisante d'électricité renouvelable pour produire ces agents « renouvelables ou à faible taux d'émissions ». En effet, un effet indésirable serait une consommation excessive d'électricité pour produire ce type d'agent, au détriment de certains usages essentiels (ex. mobilité publique, éclairage, etc.).
Proposition	<i>Fixer un seuil pour l'électricité allouée à la production d'agent synthétique, et ce en adéquation avec la disponibilité véritable (voire excédentaire) d'électricité renouvelable (seuil qui changerait au cours des saisons mais également à mesure que la production électrique dépasse la consommation pour les besoins primaires).</i>

Article	3 Critères écologiques
----------------	-------------------------------

Remarques	<p>Alinéa 1 : Cet article se réfère à l'art. 35d al. 1 et 4 de la LPE, mais nous ne voyons que 3 alinéas dans cet article 35d LPE. S'agit-il d'une erreur ? D'autre part, l'art. 35d de la LPE mentionne que les biocarburants doivent respecter des critères écologiques et sociaux. A notre avis, il serait bon de garder cette distinction, pour éviter le problème de la compétition entre biocarburants et alimentation.</p> <p>Alinéa 1, let. a : La fin de la phrase « ... le combustible ou le carburant renouvelable ou à faible taux d'émission émet au moins 40 % de gaz à effet de serre en moins qu'un combustible ou carburant conventionnel » n'est pas assez précise. Il vaudrait mieux préciser comme dans le rapport explicatif qu'il doit s'agir d'un vecteur énergétique correspondant. Par ailleurs, il est difficile à comprendre qu'on puisse qualifier de « combustible ou carburant renouvelable ou à faible taux d'émission » un agent énergétique dont les émissions des GES peuvent être supérieures à la moitié des émissions générées par un agent fossile. La valeur seuil « 40% de moins » devrait être rehaussée significativement (« 70% de moins »), en cohérence avec la législation européenne et la lettre b qui prévoit que les nuisances environnementales induites sont au moins 4x plus faibles qu'avec les agents fossiles, soit 75% de moins.</p>
Proposition	<p><i>Garder la distinction entre critères écologiques et sociaux.</i></p> <p><i>Modifier l'art. 3, al. 1, let. a comme suit : «...le combustible ou le carburant renouvelable ou à faible taux d'émission émet au moins 70 % de gaz à effet de serre en moins que le combustible ou carburant fossile conventionnel correspondant. »</i></p>

	<p>Annexe 1 (art. 3, al. 5, let. c) Justificatifs pour la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission faisant l'objet d'un bilan massique</p>
Remarques	<p>Selon le rapport explicatif, <u>nous comprenons</u> qu'il faut fournir des documents prouvant les points 1 et 2 ou 1 et 3. Est-ce exact ? Si c'est le cas, nous suggérons d'ajouter 'et' à la fin de la première justification à apporter comme suit.</p>
Proposition	<p><i>b. des documents d'accompagnement dont il ressort que :</i></p> <p><i>1. le combustible ou carburant renouvelable a été fabriqué à partir de déchets ou de résidus de production biogènes au sens de l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001, et</i></p> <p><i>2. le combustible ou carburant renouvelable est un carburant renouvelable d'origine non biologique au sens de l'art. 2, ch. 36, de la directive (UE) 2018/2001, ou</i></p> <p><i>3. le combustible ou carburant à faible taux d'émission est un combustible ou carburant à base de carbone recyclé au sens de l'art. 2, ch. 35, de la directive (UE) 2018/2001.</i></p>



Monsieur
Albert Röstli
Conseiller fédéral
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date 9 octobre 2024

Réponse à la consultation sur l'Ordonnance d'application de la LCO2

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 26 juin 2024, vous avez initié la procédure de consultation sur l'Ordonnance de la LCO2. Nous tenons tout d'abord à vous remercier de cette opportunité d'exprimer nos propositions.

Le Canton du Valais soutient le projet dans son ensemble tout en émettant un certain nombre de remarques face aux défis et à l'urgence des transformations systémiques et politiques. La remarque principale porte sur la part des réductions des émissions à effectuer en Suisse, qui est insuffisante.

D'une manière générale, le Canton du Valais s'aligne avec les remarques et propositions de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et du Cercle climat. Il réitère la nécessité de maintenir les ambitions climatiques nationales et d'œuvrer à plus de cohérence avec les dispositions de l'UE.

Remarques générales

La part minimale à réaliser en Suisse pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre fixée à deux tiers doit être augmentée. L'Accord de Paris sur le climat enjoint les Parties à respecter le principe du « niveau d'ambition le plus élevé possible », ce qui n'est clairement pas le cas avec ce seuil. Il convient aussi de noter que la plupart des cantons se sont fixé des objectifs de réduction sur leurs émissions directes (scope 1 et 2), sans y intégrer de part hors de leurs frontières.

Le Canton du Valais salue l'inscription d'objectifs sectoriels et de valeurs indicatives pour la réduction de gaz à effet de serre tout en regrettant qu'ils ne soient plus ambitieux, notamment pour le secteur du bâtiment.

Dans le domaine du trafic aérien, les mesures envisagées doivent être développées. Ainsi, les informations relatives aux émissions des vols doivent être plus contraignantes et complétées. Le champ d'application de l'obligation de mélange des carburants d'aviation renouvelables doit également être étendu (les dispositions ReFuelEU Aviation proposées limitent l'application).

Concernant l'impôt sur les huiles minérales, il est important de rappeler que la topographie des régions de montagne ne permet pas, à ce jour, l'engagement de véhicules décarbonés. Il est impératif que les lignes de montagne ne soient pas pénalisées par la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.



Des investissements soutenant le transfert de lignes de transport en commun de la route sur d'autres modes de transport au bilan CO2 bien plus favorable (câble ou rail) devraient être retenus et appliqués en complément des autres aides fédérales usuelles.

Prise de position par article de l'Ordonnance OMCC

Art. 3 al.1

Dans l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission, les réglementations relatives aux exigences écologiques des combustibles ou carburants renouvelables ou à faibles émissions doivent être alignées sur celles de l'UE, 70% au lieu des 40% proposés.

Proposition : sur l'ensemble du cycle de vie, les émissions de gaz à effet de serre doivent être inférieures d'au moins 70%.

Art. 49 al. 2

L'abrogation partielle du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de transport concessionnaires est maintenue jusqu'à 2030 tenant compte de critères d'exclusion : « à l'exception des lignes pour lesquelles les entreprises de transport concessionnaires peuvent prouver que le passage à des bus équipés d'une technologie de propulsion renouvelable neutre en CO2 n'est pas possible pour des raisons topographiques (p. ex. cols escarpés qui nécessitent des véhicules particuliers) ».

Il est nécessaire de préciser les critères d'exclusion, car cela peut concerner de nombreuses lignes de transport en commun en en régions de montagne, pendulaires et touristiques, notamment dans les vallées latérales.

Proposition

Préciser les critères d'exclusion dans l'art. 49 al.2 de l'OMCC.

Prise de position par article de l'OCO2

Art. 2a Part à réaliser en Suisse

Comme stipulé dans les remarques générales, la part des réductions en Suisse doit être augmentée. La proposition ci-dessous reprend les ambitions initiales avancées par la Confédération lors des échanges sur la LCI et la LCO2.

Proposition

La réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à atteindre les objectifs fixés à l'art. 3, al. 1 de la loi sur le CO2 est réalisée au moins ~~aux deux tiers~~ au trois quarts par des mesures prises en Suisse.

Art. 16a let. f.

Nous saluons le fait que les nouvelles dispositions prévues permettront, à l'avenir, d'améliorer la quantité des données qui peuvent être recueillies avec le RegBL, notamment dans le domaine des sources de chaleur.

Art. 127a al. 2

Il ne peut être considéré uniquement la sécheresse dans cet article, car d'autres risques augmentent, telles températures extrêmes, la grêle, les vents violents, les risques phytosanitaires (nouveaux organismes nuisibles), ainsi que les dommages dus aux feux de forêts. Les risques sanitaires liés aux organismes nuisibles sont intégrés, sous la lettre e), mais la mention des incendies et précipitations extrêmes manquent.

Proposition de précision de l'art. 127a et d'ajout d'un chiffre f comme suit :

f) les dommages aux personnes et aux biens dus aux incendies de forêt.

Art. 127b

Une précision est nécessaire pour déterminer la part du risque provenant des changements climatiques par rapport aux risques préexistants. Cela permettra de bien distinguer les projets d'ordre structurel (subvention ordinaire) comparé aux projets d'adaptation aux changements climatiques (soutien supplémentaire). L'article doit préciser quels types de projets seront exclus ou prévoir de les lister.

Proposition

127b al.2 bis Les coûts imputables prennent en considération des critères liés à l'attribution, dans la mesure des connaissances disponibles, des risques d'atteintes et de dommage aux changements climatiques.

Art. 127h

Concernant l'aviation, un encouragement est également possible pour la recherche et le développement de technologies et nouveaux procédés dans la production de carburants d'aviation renouvelables, l'efficacité énergétique des aéronefs et l'exploitation des vols. Cette mesure peut selon nous être considérée comme une opportunité pour les centres de recherches, entreprises et start-ups actifs dans ce domaine et engagés dans des projets pilotes et de démonstration, telle que la société H55 à Sion ou Dufour Aerospace à Viège. Ces possibilités d'encouragement devraient être accessibles à des projets de R&D menés par des entreprises technologiques, en particulier des start-up/scale-up suisses ou par des institutions suisses.

Proposition

Mettre en place des mesures d'encouragement pour la recherche et le développement de technologies et nouveaux procédés dans la production de carburants d'aviation renouvelables, l'efficacité énergétique des aéronefs et de l'exploitation des vols.

A noter encore que la modification de l'article 58b de l'OITRV prévoit d'encourager financièrement le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, afin de créer des « liaisons ferroviaires nocturnes avec des voitures à places assises, des voitures-couchettes et des voitures-lits ». Selon nous, il s'agit là d'une mesure très intéressante, car elle permettrait de transposer une grande partie des voyageurs et touristes européens de l'avion au train en rendant l'offre en transport ferroviaire plus attractive et concurrentielle.

Chapitre 10 Encouragement et information

Section 1 et 2

Le Canton du Valais salue l'orientation des Sections 1 et 2 du Chapitre 10. C'est à notre sens un pas en avant vers une formation adaptée aux défis climatiques. L'OCO2 contribue ainsi à la promotion d'une main-d'œuvre qualifiée et compétente. Cependant, les formations devront être adaptées aux spécialistes qui participent aux décisions stratégiques et opérationnelles pour fournir une contribution significative à la réalisation des objectifs de protection du climat, que ce soit au niveau technique, mais aussi dans les aspects de conseil et de sensibilisation.

Le mécanisme d'aide financière jusqu'à 40 % des coûts imputables est un levier essentiel pour la réalisation de projets ambitieux et innovants. Cette aide financière encourage non seulement les initiatives des organismes publics et privés, mais favorise également la collaboration entre les différents acteurs, créant ainsi des synergies efficaces pour une approche holistique de la protection du climat.

Il s'agira toutefois de veiller à ce que les mécanismes de soutien soient suffisamment clairs pour éviter le risque de double subventionnement des formations et qu'ils permettent de distinguer les soutiens à la formation, la formation continue, l'information et au conseil.

Propositions

Préciser les critères de soutien l'article 128 pour la formation, la formation continue, l'information et le conseil.

Ajouter un alinéa à l'article 129 : Etablir des relais permettant d'informer tant les personnes privées que les associations professionnelles des formations et des soutiens accordés.

Le Gouvernement valaisan vous remercie et vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de sa considération distinguée.

Le président
Franz Ruppen

Au nom du Conseil d'Etat



La chancelière
Monique Albrecht

Copie à vni-klima@bafu.admin.ch



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel :
vnl-klima@bafu.admin.ch
Office fédéral de l'environnement (OFEV)
3003 Berne

Disposition d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024

Monsieur le conseiller fédéral,
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 les différentes dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024.

Suite au refus de la révision totale de la loi sur le CO₂ en votation populaire en juin 2021, la Suisse n'avait plus de base légale pour respecter ses engagements climatiques pris lors de l'Accord de Paris. Les mesures et objectifs ont été prolongés par le Parlement jusqu'à fin 2024. La révision de la loi qui fixe les mesures et objectifs pour la période 2025-2030 a été approuvée le 15 mars 2024 par le Parlement et devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Nous comprenons qu'il s'agit maintenant de définir les dispositions d'exécution. Celles-ci comprennent, d'une part, la révision de l'ordonnance sur le CO₂, qui induit des modifications dans l'ordonnance sur le registre fédéral des bâtiments et du logement, dans l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales ainsi que dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs. D'autre part, il s'agit d'une nouvelle ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC) qui implique des modifications dans l'ordonnance sur les émoluments de l'office fédéral de l'environnement.

Les principaux domaines touchés et pour lesquels nous vous soumettons nos remarques sont les suivants :

A. L'énergie dans le bâtiment

Le canton de Neuchâtel se rallie à la position de la conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) transmise comme co-rapport à la conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).

B. Les transports

La révision de l'ordonnance sur les émissions de CO₂ contient des mesures spécifiques au domaine des transports publics, à savoir :

- Encouragement de technologies de propulsion électrique (art.129b)
- Propriété des véhicules encouragés (art.129c)
- Véhicules encouragés (art.129d)
- Versement des moyens d'encouragement (art.129e)
- Vérification de l'utilisation des véhicules (129f)

En ce qui concerne l'ordonnance du 20 novembre 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Oimpmi), l'art. 49 touche les transports publics en décrivant les conditions d'abrogation du remboursement de la taxe sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires.

Dans l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), les articles 58a à 58h précisent les conditions pour bénéficier d'un soutien financier dans le développement des trains grandes lignes internationaux (principalement les trains de nuit) pour les entreprises de transport concessionnaires.

Bien que la loi CO₂ ait été révisée en mars 2024, le canton regrette que le soutien ne concerne pas le trafic régional transfrontalier. En effet, dans les régions transfrontalières, il y a un important potentiel de report modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics. Cela permettrait des réductions non négligeables d'émissions de GES.

Également dans la loi CO₂ révisée, nous regrettons que les aides financières pour les technologies de propulsion électrique soient limitées à 2030 (Art. 41a de la loi sur le CO₂). Ainsi, les lignes de bus pour lesquelles la technologie n'est pas encore aboutie en raison de diverses contraintes (longues distances, besoin en autonomie, etc.) ne bénéficieront pas de soutien financier. Ceci alors que l'abrogation du remboursement de la taxe sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires sera effective au 01.01.2030. Ces deux éléments feront augmenter les coûts à la charge du canton.

D'autre part, il nous semble lacunaire de n'octroyer aucune aide financière aux infrastructures de charge alors qu'elles représentent une part non négligeable des coûts subséquents d'investissement liés à l'électrification de la branche (environ la moitié des coûts). Une aide au financement de ces infrastructures nous paraît essentielle afin d'atteindre les objectifs de décarbonisation du secteur des transports.

La modification de l'ordonnance sur les émissions de CO₂ prévoit une validation de l'encouragement financier par l'Office fédéral des transports (OFT) avant toute nouvelle commande de bus électriques au bénéfice d'aides financières. La procédure de validation sera définie dans une directive en cours de réalisation. Le rapport explicatif nous dit qu'il est prévu d'exiger que les demandes d'encouragement financier soient déposées à l'OFT au plus tard au milieu de l'année précédant la livraison attendue. Il dit également qu'afin de se conformer à l'art. 26 de la loi sur les subventions (LSu), les véhicules ne peuvent être acquis que lorsque l'encouragement financier a été accordé définitivement ou garanti sur le principe, ou lorsque l'OFT a autorisé cette acquisition en tant qu'autorité compétente.

Ainsi, pour la commande de nouveaux bus électriques, il faut compter 1 an pour la procédure de pré-adjudication. Une fois cette dernière réalisée, il faudrait déposer une demande auprès de l'OFT au plus tard au milieu de l'année, le délai de réponse n'étant pas précisé, nous l'estimons à 0,5-1 an. Enfin, compte tenu des incertitudes liées à la disponibilité du matériel, il faudra encore compter 2 à 3 ans pour obtenir le nouveau matériel roulant une fois la commande validée.

Ces longs délais (4-5 ans) sont incompatibles avec les extensions de l'offre et les incertitudes de la planification liées à l'électrification (adaptation des dépôts, modification du réseau d'approvisionnement électrique, etc.)

Demande :

Nous demandons que le processus de validation des aides financières par l'OFT soit précisé et ne constitue pas un délai supplémentaire dans le processus de commande du matériel. Nous préconisons qu'au regard d'une garantie sur le principe sur laquelle l'OFT aurait statué dans le cas de commande de bus électrique standard, la commande pourrait être initiée sans attendre la validation définitive de l'OFT tout en bénéficiant de l'aide financière, cela en conformité avec l'art. 26 de la LSU.

Dans le cas où cela ne serait pas possible, nous suggérons d'examiner l'alinéa 2 de l'art. 26 de la LSU dans lequel il est mentionné que « L'autorité compétente peut autoriser la mise en chantier ou la préparation d'une acquisition s'il n'est pas possible d'attendre le résultat de l'examen du dossier sans de graves inconvénients. Cette autorisation ne donne aucun droit à l'aide ou à l'indemnité ». Il s'agirait de considérer le délai de validation de l'OFT de 0,5-1 an comme engendrant de graves inconvénients afin de permettre la commande des bus avant le résultat de l'examen final.

Finalement, si dans le cadre de son programme d'économie le Conseil fédéral devait supprimer les aides à la décarbonisation, alors la ristourne de la taxe sur les huiles minérales aux entreprises de transport devrait être maintenue en tous les cas jusqu'en 2030.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 30 septembre 2024.

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
F. NATER



La chancelière,
S. DESPLAND





Genève, le 16 octobre 2024

Le Conseil d'Etat

4152-2024

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
Monsieur Albert RÖSTI
Conseiller fédéral
3003 Berne

Concerne : dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂: Réponse à la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Votre courrier du 26 juin dernier nous est bien parvenu et a retenu toute notre attention.

Le Conseil d'Etat soutient globalement la révision proposée de l'ordonnance sur le CO₂, ainsi que la nouvelle ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC), qui permettront de préciser les mesures adoptées dans la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024.

Notre Conseil est particulièrement favorable aux différents encouragements et aides financières contenus dans l'ordonnance sur le CO₂ et l'OITRV relatifs :

- à la décarbonation des secteurs des bâtiments (art. 104), de l'industrie (art. 114 et 127c), du trafic aérien (art. 127h), et des transports publics urbains, lacustres et routiers (art. 129b);
- au développement ferroviaire transfrontalier grandes lignes (58 a et s. OITRV);
- à la production d'énergie renouvelable (art. 112, 113c et 113e);
- à l'adaptation aux changements climatiques (art. 127a);
- à la formation et l'information (art. 128).

Ces encouragements seront certainement des accélérateurs de l'adaptation et de la prise de conscience des collectivités publiques, des entreprises et des citoyens aux enjeux climatiques.

Nous estimons cependant que les dispositions relatives à certains de ces encouragements devraient être complétées ou précisées. Il conviendrait principalement de :

- Impliquer les cantons dès le début de l'élaboration des dispositions de mise en œuvre de la prise en compte du bilan carbone des matériaux de construction dans les contributions aux cantons pour la réduction des émissions des bâtiments (cf. commentaires sur l'art. 104 en annexe)
- Élargir les conditions de soutien aux projets de géothermie avec valorisation indirecte (cf. commentaires sur l'art. 112 en annexe);
- Compléter le type et la liste des mesures d'adaptation dignes d'être encouragées (cf. commentaires sur l'art. 127a en annexe).

Nous soutenons également les conditions de l'article 66 quant à l'obligation de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Les modifications apportées seront de nature à accélérer la substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables dans la fourniture d'énergie par des réseaux thermiques aux bâtiments et à améliorer la transparence et la lisibilité pour le déploiement des réseaux de chauffage.

Le fait que toutes les entreprises puissent désormais bénéficier d'une exemption de la taxe sur le CO₂ en contrepartie d'un engagement de réduction est par ailleurs salué. Nous relevons toutefois l'importance d'avoir des processus simples et pratiques afin d'encourager les entreprises à s'engager dans cette démarche. Nous regrettons en outre qu'aucune prise en charge des coûts techniques de mise en place de ces engagements de réduction ne soit prévue pour les entreprises.

Concernant le trafic aérien, vu son caractère international, il nous semble important de s'aligner au maximum sur le droit européen en la matière, sous peine de compliquer l'organisation du transport aérien en Suisse et risquer de péjorer la compétitivité de notre pays et l'excellente connectivité qui y est associée.

Notre Conseil souhaite par ailleurs rappeler que, dans le cadre des accords internationaux, les pays sont appelés à se montrer plus ambitieux, en tenant compte des responsabilités, des capacités et du contexte qui leur sont propres. Dès lors, notre Conseil s'étonne du manque d'ambition du projet de révision proposé par le Conseil fédéral, qui ne permettra d'atteindre en 2030 qu'un tiers de réduction des émissions des GES en Suisse par rapport à 1990. Les réductions des émissions attendues à l'horizon 2030 pour les secteurs du bâtiment (-50%) et des transports (-25%) ne nous semblent en particulier pas suffisamment ambitieuses. Nous estimons par conséquent que la part à réaliser en Suisse (art. 2a) et les valeurs indicatives de réduction de ces secteurs (art. 3) doivent être augmentées.

Vous trouverez en annexe nos commentaires et propositions détaillés par article concernant l'ordonnance sur le CO₂ et l'OMCC.

Par ailleurs, nous tenons cependant à vous exprimer notre surprise après l'annonce, dans le cadre des débats sur le budget de la Confédération, du potentiel gel des crédits susmentionnés en faveur de l'électrification des transports publics et du ferroviaire transfrontalier, cela en cours de procédure de consultation. Le potentiel blocage de ces crédits est particulièrement préoccupant, alors qu'une base légale concrète et des crédits d'engagement correspondants existent.

En vous remerciant de nous avoir consultés sur ces dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti-El Zayadi

La présidente :



Nathalie Fontanet

Annexe : Prise de position détaillée du canton de Genève

Copie à : vnl-klima@bafu.admin.ch

Prise de position du canton de Genève sur les dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂

Annexe: Commentaires et propositions par article

1) Révision de l'ordonnance sur le CO₂:

Art. 2a : Part à réaliser en Suisse:

Dans le contexte international, les pays sont appelés à se montrer le plus ambitieux possible, en tenant compte des responsabilités, des capacités et du contexte qui leur sont propres. La Suisse devrait se montrer plus ambitieuse et la compensation d'émissions de GES à l'étranger devrait être minimisée autant que possible, et ce, pour plusieurs raisons.

Premièrement, en compensant des émissions à l'étranger (même partiellement), le système envoie des incitations négatives à la population et aux acteurs économiques nationaux, qui sont dissuadés de transformer leurs pratiques de consommation et/ou production et peuvent adopter de « mauvais réflexes ».

Deuxièmement, malgré les différents systèmes de labels, des doutes sérieux existent quant aux bienfaits réels des projets financés à l'étranger. En effet, de nombreux cas révélés notamment par la presse démontrent que ces projets n'apportent pas toujours les réductions d'émissions escomptés, que leur pérennité est fréquemment limitée et qu'ils sont régulièrement à l'origine de conflits socio-écologiques. Par ailleurs, il est souvent impossible de vérifier, comme le demande la loi sur le CO₂, qu'un projet à l'étranger n'aurait pas pu voir le jour sans un soutien de la Suisse (principe d'additionnalité).

Enfin, il ne faut pas oublier que les cantons renoncent généralement à la compensation à l'étranger dans leurs objectifs. Ils prévoient donc de réaliser la totalité des réductions de gaz à effet de serre sur leur propre territoire. Une part à réaliser en Suisse faible diluerait leurs objectifs et affaiblirait leurs ambitions.

Pour ces raisons, nous proposons de fixer une part de réduction à réaliser en Suisse d'au moins 75% ou plus.

Proposition : La part à réaliser en Suisse doit être augmentée à au moins 75% et l'art. 2a doit être adapté en conséquence.

Art. 3 : Valeurs indicatives dans les différents secteurs

Nous saluons l'introduction de valeurs indicatives de réduction des émissions CO₂ pour le secteur "autres" (dont les déchets). Nous souhaiterions toutefois connaître les modalités de suivi de ces valeurs pour ce secteur et les éventuels impacts pour les cantons.

Par ailleurs, nous proposons d'augmenter les objectifs de réduction pour les secteurs du bâtiment et des transports afin d'atteindre au moins 75% des réductions par des mesures prises en Suisse.

L'art. 3 vise une réduction de 50% en 2030 par rapport à 1990 pour le secteur des bâtiments. Cette valeur est inférieure à celle de la stratégie climatique à long terme de la Confédération de 2021, qui mentionne une réduction de l'ordre de 65% en 2030. La fixation d'un objectif nettement inférieur à celui de la stratégie climatique à long terme, dans ce secteur qui concerne particulièrement les Cantons, pourrait affaiblir les tentatives actuelles de renforcer les dispositions légales en la matière dans différents cantons.

L'art. 3 vise par ailleurs une réduction de seulement 25% des émissions dans le secteur des transports en 2030. La réduction des émissions de 8% obtenue jusqu'à présent dans le secteur des transports est très faible par rapport aux autres secteurs. Le potentiel de réduction pour les années à venir n'est pas suffisamment exploité avec la valeur indicative proposée dans le projet.

Proposition : L'objectif de réduction du secteur du bâtiment doit être augmenté à 60% et celui du secteur des transports à 35%. L'art. 3 doit être adapté en conséquence.

Art. 16a : Informations sur les installations de production de chaleur

La demande des besoins de chaleur pour le chauffage (QH) prévue à la lettre c de l'art. 16a lors du changement des systèmes de chauffage ne nous semble pas indispensable. En effet, cette demande complexifierait les procédures administratives, alors que les cantons sont appelés à intensifier les remplacements des systèmes de chauffage fossiles. Par ailleurs à la lettre d, l'année du remplacement offre une précision suffisante et est plus facile à obtenir que la date exacte.

Proposition: Supprimer (ou rendre facultatif) la lettre c besoins de chaleur Qh de l'art. 16a; et remplacer "date" par "année" à la lettre d.

Art. 17c^{bis} Véhicules lourds

L'art. 17c^{bis}, al. 2, prévoit une exception pour les véhicules professionnels (selon règlement (UE) 2019/1247) qui devrait selon nous être étendue aux véhicules chargés du service de sauvetage et de lutte contre les incendies aéroportuaires (SLIA). Il s'agit en effet de véhicules spécifiques aux activités aériennes, conformément aux dispositions internationales de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui ont des conditions d'engagement très particulières requérant une puissance importante. Il conviendrait également de rajouter les véhicules chargés du déneigement des pistes puisque les équipements et les manœuvres sont largement encadrées par des normes également édictées au niveau international et pour laquelle la Confédération n'a pas de compétences de légiférer.

Proposition : Adapter l'art. 17c^{bis} de manière à inclure les véhicules chargés du SLIA et les véhicules chargés du déneigement des pistes des aéroports nationaux.

Art. 26 : Réduction par des éco-innovations

Il n'existe pas de définition claire de ce que recouvrent exactement les éco-innovations. Il faut renoncer à des allègements de ce type afin d'atteindre un objectif plus ambitieux dans le secteur des transports.

Proposition : L'art. 26 doit être supprimé.

Art. 29 : Montants des sanctions

Les montants des sanctions en cas de dépassement des objectifs d'émission sont basés sur les réglementations de l'UE. Cette approche ne permet pas de refléter les différences de pouvoir d'achat entre l'UE et la Suisse. Actuellement, le pouvoir d'achat en Suisse est 2,8 fois plus élevé que la moyenne européenne. Les sanctions doivent donc être adaptées d'un facteur d'au moins 2,5.

Proposition : Le calcul des montants des sanctions selon l'art. 29 et l'annexe 5 doit être adapté en fonction du pouvoir d'achat.

Art. 66 : Conditions

Nous soutenons les conditions de l'article 66 quant à l'obligation de réduire les émissions de GES, mais estimons que l'exonération ne doit s'appliquer, dans le cas de bâtiments à usage mixte ou similaire, qu'à la partie qui sert à une activité économique ou qui est utilisée pour une activité de droit public clairement définie.

Proposition : L'art. 66, al. 3, doit être modifié comme suit: "La production de chaleur ou de froid pour des bâtiments d'habitations ou des parties de bâtiments à usage d'habitations n'est pas considérée comme une activité économique."

Art. 66a : Objet de l'engagement de réduction

Ni le texte de l'ordonnance ni les considérants n'abordent la question de l'interaction avec les dispositions cantonales relatives aux gros consommateurs, qui ont été édictées sur la base de l'art. 46 de la loi sur l'énergie. Ni une obligation de réduction avec un objectif d'efficacité en matière de gaz à effet de serre, ni une obligation de réduction avec un objectif de mesures ne dispense du respect d'éventuelles prescriptions cantonales, notamment celles concernant l'utilisation d'énergies renouvelables lors du remplacement d'un générateur de chaleur.

Proposition : L'interaction avec les prescriptions énergétiques cantonales au sens de l'art. 46 LEn doit être précisée à un endroit approprié.

Art. 72 : Rapport de suivi et art. 72a : Contenu du plan de décarbonation

La charge administrative pour réaliser ces documents semble importante, notamment pour la réalisation de la phase de démarrage. Nous regrettons qu'un chiffrage plus précis des surcoûts administratifs pour les entreprises s'engageant dans un plan de décarbonisation ne soit pas présenté dans le rapport explicatif. Nous estimons qu'une prise en charge des coûts technique de mise en place des engagements de réduction renforcerait les incitations à mettre en place des feuilles de route de décarbonisation

Proposition: Instaurer, à l'endroit approprié, une prise en charge des coûts technique de mise en place des engagements de réduction de GES pour les entreprises, par exemple à hauteur maximum de 40 % des frais engendrés.

Art. 72a : Contenu du plan de décarbonation

Nous soutenons explicitement la possibilité d'utiliser les feuilles de route pour les entreprises visées à l'art. 5 de la proposition d'ordonnance relative à la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat (OCI) comme plans de décarbonation. Cela permettra de simplifier les différentes démarches des entreprises en lien avec la décarbonisation de leurs activités.

Art. 87 : Dérogation à l'obligation de compenser en cas de faibles quantités

Dans l'art. 87, le seuil à partir duquel l'obligation de compensation s'applique a été relevé de 1'000 à 10'000 tonnes de CO₂ par an. Il n'y a pas de justification à cela. On ne comprend donc pas pourquoi cet allègement a été introduit. Il doit être annulé.

Proposition : Le seuil doit être maintenu à 1'000 tonnes de CO₂ par an.

Art. 89 : Taux de compensation

Les importateurs de carburants peuvent désormais compenser une partie des émissions de CO₂ dues au trafic à l'étranger. L'art. 89, al. 2 abaisse le taux de compensation en Suisse d'au moins 15% à au moins 12%.

Nous estimons que le taux minimal de compensation en Suisse ne soit pas abaissé, car le besoin d'investissement dans des projets de réduction en Suisse reste très élevé et le potentiel de nouveaux projets existe également. En outre, nous demandons que la quantité absolue de CO₂ à compenser en Suisse reste au moins aussi élevée jusqu'en 2030.

Propositions : Le taux de compensation en Suisse doit être maintenu à 15% au minimum. La quantité absolue de CO₂ à compenser en Suisse de 2025 à 2030 doit rester au moins aussi élevée. Les al. 2 et 3 de l'art. 89 doivent être adaptés en conséquence.

Art. 92a et 92b : Mise à disposition et mélange des carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables

L'ordonnance n'est pas suffisamment précise sur les conditions qui entourent l'ensemble du processus de mise à disposition et mélange des carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables.

Il n'y a notamment aucune mention quant à la possibilité ou non de pouvoir pratiquer le système du "book and claim". Conformément au rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'avion durables du 15 décembre 2022, cela consiste en une « option commerciale qui dissocie les flux physiques de marchandises du commerce des certificats de durabilité ». Par ailleurs, L'art. 92b laisse encore ouverte la durée de mise à disposition des certificats.

Il nous semble important que ces conditions soient clarifiées dans les meilleurs délais, afin de permettre aux aéroports nationaux de prendre les dispositions infrastructurelles nécessaires.

Propositions : Adapter la section 2 du chapitre 7 de manière à clarifier les dispositions relatives à l'avitaillement des aéronefs et à mentionner la possibilité de recourir à un système de "book and claim".

Art. 104 : Droit aux contributions globales

Nous approuvons la nouvelle phrase introductive à l'art. 104. La prise en compte du bilan carbone des matériaux de construction utilisés doit toutefois être mise en œuvre de manière pragmatique. **Nous demandons que les cantons soient impliqués dès le début dans l'élaboration des règles en matière de prise en compte du bilan carbone des matériaux de construction.** À ce titre, nous vous informons que le canton de Genève est en train d'élaborer un règlement en la matière.

Art. 112 : Droit à une contribution et annexe 12

Le soutien au développement de la filière d'exploitation des ressources géothermiques est essentiel pour lancer la branche, car les ressources du sous-sol portent un risque intrinsèque qui perdure lors des premières étapes de réalisation d'un projet, entraînant un risque financier important.

L'introduction d'un nouvel instrument pour la valorisation indirecte de la ressource géothermique hydrothermale est de plus une excellente initiative. Toutefois, nous regrettons que cet instrument ne puisse pas être appliqué de manière plus large à la géothermie avec valorisation indirecte. L'utilisation indirecte n'est pas un « échec » mais l'opportunité d'exploiter et de valoriser d'autant plus les multiples possibilités offertes par la géothermie. Il existe un potentiel important dans les niveaux de profondeur entre 800 et 1800m, avec des températures qui seront toujours plus intéressante que de la source hydrothermale « froide » comme les eaux superficielles ou de surface. L'absence d'instrument directement applicable à ce contexte freine aujourd'hui les projets de forage de valorisation indirecte de la géothermie.

En ce sens, la limitation à 40% de couverture des coûts mériterait d'être reconsidérée pour s'aligner sur les 60% de soutien à l'utilisation directe. Cela encouragerait d'autant plus un porteur de projet à inclure, dès les phases de planification, la solution alternative de l'utilisation indirecte qui permettrait in fine à une solution énergétique renouvelable de se réaliser.

Concernant les modifications à l'ordonnance, annexe 12, nous relevons qu'une « facilitation » des procédures en cas d'utilisation indirecte des ressources géothermales suite à une impossibilité de valorisation directe serait à considérer. Ceci pourrait par exemple se faire en incluant, dès les étapes de planification du projet de valorisation directe, l'alternative de la valorisation indirecte totale ou partielle de la géothermie. Ainsi, le cas échéant, une suite pourrait être donnée à un projet sans subir une période de « stand-by » trop longue. Les projets de géothermie s'intégrant dans des démarches plus large de planification territoriale, les moyens de diminuer des retards ou modifications éventuels sont à favoriser.

Propositions : Le soutien aux projets d'utilisation indirecte de la géothermie doit, dans la mesure du possible, être mis sur un pied d'égalité avec les projets d'utilisation directe de la géothermie. L'art. 112 et l'annexe 12 doivent être adaptés en conséquence.

Art. 113e : Droit à l'encouragement (encouragement des installations pour l'utilisation de l'énergie solaire thermique pour la chaleur industrielle)

La limitation à une puissance minimale de 35 kW pour les installations solaires thermiques destinées à des applications industrielles est trop restrictive, notamment pour les petites installations qui nécessitent une faible puissance, mais qui représentent un potentiel intéressant. Une réduction de la puissance minimale à 10 kW permettrait de subventionner la plupart des installations de ce type, en particulier si elles ne sont pas éligibles au titre du Programme Bâtiments.

Proposition : La puissance minimale pour l'énergie solaire thermique destinée aux applications industrielles doit être abaissée à 10 kW.

Art. 127a : Mesures dignes d'être encouragées visant à éviter les dommages

Selon l'art. 127a, les aides financières se limitent à la planification, au développement et à la mise en œuvre des mesures, alors que l'évaluation et la communication des mesures mériteraient une plus grande attention afin de diffuser les bonnes pratiques. Nous partons par ailleurs du principe que, comme décrit dans le rapport explicatif (p. 52), outre les mesures visant à éviter les dommages, celles visant à augmenter la capacité d'adaptation de la société, de l'économie et de l'environnement méritent d'être soutenues.

Par ailleurs, au vu des événements liés aux risques naturels de cet été, il est regrettable que la prévention des dommages corporels et matériels dus à des mouvements de terrain après des précipitations intenses ne figure pas dans la liste des mesures d'adaptation à encourager particulièrement. Les événements liés aux précipitations devraient également être explicitement mentionnés, afin qu'il soit plus évident que les mesures prises selon le principe de la ville-éponge puissent également bénéficier d'un soutien, comme décrit dans le rapport explicatif (let. c). En outre, les écosystèmes peuvent également être affectés par des événements tels que des périodes de sécheresse ou de fortes précipitations, ce qui nécessite une modification de l'al. 2, let. e. De même, les mesures qui servent à la connectivité longitudinale en cas d'assèchement des cours d'eau, p. ex. par des rigoles d'étiage, devraient être éligibles (let. f).

Les mesures relatives aux dommages causés à l'agriculture (let. d) méritent d'être soutenues si une exploitation adaptée au site et résistante aux changements climatiques ou des cultures correspondantes sont disponibles. L'utilisation de cultures agricoles tolérantes à la sécheresse devrait pouvoir être considérée comme une bonne pratique professionnelle et ne devrait pas être encouragée ici, contrairement aux explications du rapport explicatif. Une exception serait d'éventuelles aides à la reconversion, si celle-ci dépasse le cadre habituel.

Propositions :

- l'art. 127a, al. 1 doit être complété comme suit : "Des aides financières sont allouées pour la planification, le développement, la mise en œuvre, l'évaluation et la communication de mesures qui contribuent de manière significative, directement ou indirectement, à la prévention des dommages liés aux changements climatiques et qui sont conformes aux objectifs et aux principes de la stratégie d'adaptation aux changements climatiques en Suisse du Conseil fédéral".
- l'art. 127a, al. 2, let. c doit être complété comme suit : "les dommages corporels et matériels causés par des événements pluvieux plus fréquents et plus intenses et leurs conséquences telles que les crues, l'augmentation du ruissellement de surface et les mouvements de terrain ;"
- l'art. 127a, al. 2, let. d doit être complété comme suit : "dans ce contexte, les mesures d'adaptation dans l'agriculture ne sont encouragées que si elles sont liées à une exploitation adaptée au site et résistante aux changements climatiques ou si elles utilisent des cultures adaptées au site et résistantes aux changements climatiques ;"
- l'art. 127a, al. 2, let. e doit être adapté comme suit : "Atteintes aux services écosystémiques dues à des événements et à des modifications des habitats et de la composition des espèces".
- L'art. 127a, al. 2 doit être complété par une lettre "f. Mesures visant à garantir la connectivité longitudinale des cours d'eau en cours d'assèchement".

Art. 128 : Encouragement de la formation, de la formation continue et du travail d'information

Selon l'art. 128, l'OFEV encourage la formation et la formation continue ainsi que le travail d'information dans le domaine de la protection du climat. Le rapport explicatif mentionne toutefois aussi l'encouragement dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques.

Par ailleurs, Les cantons encouragent les mesures indirectes selon l'art.48 (formation et perfectionnement) de la LEne pour réduire les émissions de CO₂ dans les bâtiments, y compris la réduction de la consommation d'électricité pendant le semestre d'hiver. La délimitation de ce soutien par rapport aux mesures indirectes du Programme Bâtiments doit être précisée. Cela doit permettre d'éviter un double subventionnement et de garantir la clarté des programmes vis-à-vis des acteurs éligibles.

Propositions : L'art. 128 doit être complété par l'adaptation au climat. La délimitation du soutien doit être précisée par rapport aux mesures indirectes du Programme Bâtiments.

Art. 128a : Montant des aides financières

Les projets éligibles dans ce domaine sont souvent menés par des organisations à but non lucratif ou des collectivités de droit public telles que les communes ou les cantons. Par conséquent, le montant des aides financières semble faible, notamment par rapport aux autres bénéficiaires du présent règlement. Il convient de l'augmenter.

Proposition : L'art. 128a doit être adapté comme suit : « Les aides financières s'élèvent au maximum à 60% des coûts imputables. [...] »

2) Ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC):

Art. 3 : Critères écologiques

Les exigences écologiques sont notamment remplies lorsque les combustibles ou carburants renouvelables ou à faibles émissions produisent, sur l'ensemble du cycle de vie, au moins 40% d'émissions de gaz à effet de serre en moins que les combustibles ou carburants fossiles conventionnels (art. 3, al. 1, let. a). Cette performance de réduction n'est pas suffisante. Elle ne correspond pas non plus aux réglementations de l'UE, qui prescrivent une réduction d'au moins 70%. L'OMCC et la législation sur l'imposition des huiles minérales doivent être adaptées à cet égard aux réglementations de l'UE.

Par ailleurs, nous proposons que la version française de l'article 3, alinéa 1, lettre b bénéficie d'une rédaction plus adéquate telle que proposée ci-dessous.

Propositions :

- Remplacer 40% par 70% dans l'art. 3, al. 1, let. a
- Adapter l'al. 1, let. b comme suit: « durant l'ensemble de son cycle, le combustible ou le carburant renouvelable ou à faible taux d'émission réduit d'au moins 25% l'impact sur l'environnement par rapport à un combustible ou carburant conventionnel. »

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

Département fédéral de l'environnement, des transports
de l'énergie et de la communication DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
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 1^{er} octobre 2024

Dispositions d'exécution de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024 : consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement de la République et Canton du Jura a pris connaissance avec intérêt de la consultation relative aux dispositions d'exécution de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Il vous remercie de l'occasion offerte pour exposer son avis en la matière.

La plupart des analyses d'experts parvient à la conclusion que la législation fédérale sur le CO2 est insuffisante pour atteindre les objectifs des Accords de Paris. Les raisons principales sont, d'une part, des incitations financières insuffisantes à provoquer des changements chez les consommateurs et les entreprises et, d'autre part, un poids important donné aux mécanismes de compensation (achat de réduction d'émissions à l'étranger), qui affaiblit la nécessité de mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de GES directement sur le territoire de la Confédération.

Bien que le peuple ait rejeté la révision de la loi sur le CO2 en juin 2021, les objectifs climatiques ancrés dans cette loi gardent toute leur validité. La révision de l'ordonnance permet donc, dans le cadre légal existant, de continuer à œuvrer à l'atteinte de ces objectifs en ajustant les instruments et les mesures au contexte actuel. En ce sens, le Gouvernement jurassien soutient dans les grandes lignes les adaptations apportées à la législation actuelle et remercie le DETEC d'assurer le maintien d'un cadre légal minimal en faveur de la politique climatique.

Cependant, le Gouvernement constate que le projet de révision comporte deux points qui vont à l'encontre de sa vision et des intérêts cantonaux et pour lesquels il demande une adaptation de ce dernier.

Art. 3. Valeurs indicatives dans les différents secteurs

L'article 3 du projet d'ordonnance fixe des valeurs indicatives pour les différents secteurs. La valeur proposée pour les bâtiments vise une réduction de 50% des émissions par rapport à 1990. Dans la stratégie climatique à long terme de la Confédération éditée en 2021, la valeur de réduction proposée était de 65%. Ce changement de valeur constitue un retour en arrière peu compréhensible. Il pourrait empêcher toute évolution du cadre légal visant à renforcer les dispositions en matière d'assainissement énergétique du parc des bâtiments.

Pour ces raisons, le Gouvernement jurassien propose le maintien de la valeur de 65% comme prévu dans la stratégie climatique de la Confédération dans le domaine des bâtiments.
Abandon du soutien aux planifications énergétiques communales (chapitre 2.2.4 du rapport explicatif)

Le Gouvernement prend acte de la proposition du Conseil fédéral d'abandonner le subventionnement aux planifications énergétiques communales, un soutien pourtant prévu par la loi sur le CO₂. La raison invoquée est le fait que de nombreux cantons ont déjà des programmes de subvention dans ce domaine. Malheureusement, ce n'est pas le cas du Canton du Jura, ni peut-être celui d'autres cantons aux moyens financiers plus faibles. Le soutien aux planifications énergétiques communales revêt une importance centrale pour atteindre les objectifs climatiques en Suisse. Sans celui-ci, bon nombre de communes à faible capacité financière tarderont ou renonceront à entreprendre ces planifications.

Pour ces raisons, le Gouvernement jurassien propose que la Confédération mette en place des subventions pour les planifications énergétiques communales, comme la loi l'a prévu et le permet.

Pour le surplus, le Gouvernement jurassien se rallie à la prise de position de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et à celle de la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), estimant que leurs propositions orientent davantage le projet de révision vers les objectifs de décarbonation.

Le Gouvernement jurassien vous remercie de tenir compte de sa prise de position et vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Rosalie Beuret Siess
Présidente




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexe : prise de position détaillée

Une version Word en plus d'une version PDF sont envoyées parallèlement au présent courrier à l'adresse : vnl-klima@bafu.admin.ch

FDP.Die Liberalen, Postfach, 3001 Bern

Bern, 3. Oktober 2024
VL CO2 / cts

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Elektronischer Versand: per Email an vnl-klima@bafu.admin.ch

Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 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.

Das Instrument der CO2-Kompensation ist wichtig, um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen. Damit es funktioniert, braucht es einen Investitionshorizont von mindestens 5 bis 10 Jahren. Aus Sicht der FDP wäre es deshalb sinnvoll, den Kompensationssatz nicht nur bis 2030, sondern bis 2035 festzulegen.

Zudem sollte die Regelung keinen Swiss Finish darstellen. Die FDP fordert deshalb, dass die Verordnungen keine Verschärfungen gegenüber dem europäischen Recht enthalten.

Zudem sollen in der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen synthetische und biogene Treibstoffe gleich behandelt werden. Im Vordergrund steht die CO2-Reduktion.

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

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Präsident

Der Generalsekretär

Thierry Burkart

Jonas Projer

Ständerat





Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den vorliegenden Ausführungsbestimmungen die Stellungnahme der SVP kommunizieren zu dürfen.

Grundsätzliche Haltung

Die SVP verfolgt eine pragmatische Klimapolitik, die auf Vernunft basiert. Klimaschutzmassnahmen dürfen die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz nicht beeinträchtigen, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger nicht einschränken oder das tägliche Leben nicht unnötig verteuern. In den vorliegenden Bestimmungen sehen wir keine ausgewogene Vorlage, sondern übertriebene Regulierungen, die vor allem den Mittelstand, ländliche Regionen und die Wirtschaft stark belasten. Die hohen Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen, den die Schweiz durch ihre Emissionsreduktion erzielen kann. Die SVP lehnt deshalb die vorgelegten Ausführungsbestimmungen zum revidierten CO₂-Gesetz ab. Die vorgesehenen Massnahmen belasten die Schweiz unverhältnismässig und sollen deswegen in der jetzigen Version nicht umgesetzt werden.

Sektorielle Richtwerte

Die sektoralen Richtwerte des neuen CO₂-Gesetzes sind überzogen und schränken die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz ein. Sie führen zu unnötiger Bürokratie, belasten den Mittelstand und gefährden zahlreiche Arbeitsplätze. Unternehmen werden je nach Grösse und Wirtschaftssektor zur Einhaltung dieser Richtwerte verpflichtet.



Doch die spezifischen Bedingungen der jeweiligen Branchen werden dabei nicht ausreichend berücksichtigt. Die SVP fordert daher diese Richtwerte zu streichen und plädiert stattdessen für pragmatische, marktorientierte Lösungen, die der Schweizer Wirtschaft die notwendige Flexibilität bieten und gleichzeitig den Wohlstand bewahren.

Im Sektor Gebäude findet sich das strengste CO₂-Ziel für das Jahr 2030. Der Sektor soll bis Ende dieses Jahrzehnts Emissionen im Vergleich zu 1990 halbiert haben. Die Tatsache, dass der Gebäudesektor sein letztes vorgeschriebene Zwischenziel von 22% bis 2015 mit einer realen Dekarbonisierung von 34% bereits deutlich übertroffen hat, bleibt unberücksichtigt. Dies sollte nicht als Begründung für weitere Vorgaben dienen, sondern als Nachweis dafür, dass der Markt die notwendigen Emissionsreduzierungen bereits selbst in ausreichendem Mass vornimmt. Wichtig ist, dass der Markt das Tempo der Dekarbonisierung vorgibt und nicht der Bund, denn strenge Vorgaben tragen den volatilen Marktbedingungen und Preisschwankungen nicht Rechnung. Staatlich verordnete Zwischenziele lähmen die Unternehmen in ihrer Fähigkeit, auf dem globalen Markt zu konkurrieren, denn andere Länder haben wesentlich lockere Zwischenziele, wenn überhaupt.

Im Sektor Verkehr soll bis 2030 eine Reduktion auf höchstens 75% der Anteil der Emissionen des Jahres 1990 erreicht werden. Dieses Zwischenziel lässt die Bedingungen, mit denen dieser Sektor zu kämpfen hat, völlig ausser Acht. Der Bund verlangt vom Verkehrssektor eine Emissionsreduktion von 25% gegenüber 1990 in einem Zeitraum, in dem die Bevölkerung um 34% gewachsen ist. Der Bund nimmt mit diesen sektoriellen Richtwerten keinerlei Rücksicht auf die Masseneinwanderung. Das Volk hat die Masseneinwanderung bereits mehrmals an der Urne abgelehnt, und während der Bund sich weigert, zu handeln, schreibt er nun der Bevölkerung und Wirtschaft vor, die finanzielle Last für seine Untätigkeit zu tragen.

Im Sektor Industrie soll eine Reduktion auf höchstens 65% des Anteils von 1990 erreicht werden. Besonders kritisch sind die Anforderungen für energieintensive Wirtschaftszweige wie die Metallverarbeitung, Zementproduktion oder Chemie. Sie stehen bereits unter erheblichem Druck aufgrund hoher Produktionskosten. Während die Schweiz ihre Unternehmen zwingt, ihre Emissionen um 35% bis 2030 zu senken, geniessen Konkurrenten im Ausland lockere Klimavorschriften und profitieren von niedrigeren Produktionskosten, oft sogar von Subventionen. Dies führt zu einer Wettbewerbsverzerrung, die unsere Unternehmen international benachteiligt und zu Produktionsverlagerungen ins Ausland führen könnte, wo die Umweltnormen niedriger sind – was die globalen CO₂-Emissionen paradoxerweise sogar erhöhen könnte.

Letztlich lehnen wir auch der Richtwert für 2030 im Sektor «Übrige» zu 75% der Emissionen des Jahres 1990 ab. Dieser Sektor umfasst hauptsächlich die Landwirtschaft. Dieser Richtwert ist nicht nur unpraktikabel, sondern auch zutiefst ungerecht gegenüber der Landwirtschaft, die bereits erhebliche Anstrengungen unternommen hat und durch das Tierpflegen, die Erzeugung von Nahrungsmitteln und die Erhaltung der Kulturlandschaft entscheidend zu unserer Gesellschaft beiträgt.

Darüber hinaus sind Emissionen aus der Viehhaltung und Düngemitteln schwer kontrollierbar, und die geforderten Reduktionen unverhältnismässig belastend. Trotz



diesen Umständen hat der Sektor eine insgesamt Reduktion von 13% seit 1990 geleistet und den Verbrauch von fossilen Brennstoffen um 40% vermindert. Die Landwirtschaft trägt aber auch zur Emissionsreduktion durch CO₂-Speicherung und der Produktion von erneuerbaren Energien bei. Ausserdem ist es erwähnenswert, dass die Landwirtschaft diese Fortschritte verwirklichen konnte, währenddessen sie unser Land und steigende Bevölkerung in volatilen Zeiten mit Nahrungsmittel versorgt hat. Die SVP lehnt eine spezifische Zielvorgabe entschieden ab und fordert einen praxisorientierten Zugang, der den Bedürfnissen und der Funktion der Landwirtschaft für Ernährungssicherheit und Landschaftspflege berücksichtigt.

Bürokratie

Diese Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz führen zu einer erheblichen Zunahme an Bürokratie. Die SVP sieht in dieser bürokratischen Überlastung eine ernsthafte Gefahr für die Schweiz und lehnt die Ausweitung der administrativen Anforderungen entschieden ab. Statt Innovation und Eigenverantwortung zu fördern, erstickt das Gesetz Unternehmen in einem Netz aus Berichtspflichten, Kontrollen und komplizierten Genehmigungsverfahren. Ein zentrales Problem der Ausführungsbestimmungen sind die umfangreichen Melde- und Berichtspflichten, die auf Unternehmen zukommen.

Unternehmen müssen gemäss der Vorlage regelmässig ihre Treibhausgasemissionen kontrollieren und detaillierte Berichte an das Bundesamt für Umwelt übermitteln. Besonders für KMU bedeutet dieser administrative Aufwand eine erhebliche Belastung. Viele KMU besitzen die personellen oder finanziellen Ressourcen nicht, um die steigenden bürokratischen Anforderungen zu erfüllen, was zur Schwächung ihrer Wettbewerbsfähigkeit führt. Anstatt sich auf ihre Kernaufgaben konzentrieren zu können, werden Unternehmen verpflichtet, wertvolle Zeit in die Erfüllung der bürokratischen Anforderungen zu investieren.

Auch für den öffentlichen Sektor entsteht ein erheblicher Verwaltungsaufwand. Kantone und Gemeinden müssen die Einhaltung der Emissionsziele überwachen und umfangreiche Daten erheben, was zusätzliche personelle Ressourcen erfordert. Dies führt zu höheren Verwaltungskosten, die letztlich von den Steuerzahlern getragen werden. Die SVP ist der Ansicht, dass dieser bürokratische Apparat in keinem Verhältnis zu den erzielten Treibhausgase-Einsparungen steht und eine unnötige Belastung für Volk und Wirtschaft darstellt.

Letztlich hemmt diese Bürokratie die Innovationskraft der Wirtschaft. Statt unternehmerische Freiheit und technologische Entwicklungen zu fördern, bindet der Staat die Ressourcen der Unternehmen durch komplizierte Regelungen und Kontrollen. Die SVP fordert daher eine deutliche Vereinfachung der Regelungen und den Abbau bürokratischer Hürden. Statt den Verwaltungsaufwand weiter auszubauen, sollte die Politik auf marktwirtschaftliche Mechanismen setzen, die Anreize für freiwillige Emissionsreduktionen schaffen, ohne dabei den bürokratischen Apparat weiter aufzublähen.

Subventionen / Abgaben



Subventionen greifen massiv in den freien Markt ein und verzerren das Prinzip von Marktgleichgewicht. Statt Innovation und Effizienz zu fördern, schaffen sie Abhängigkeit von staatlicher Unterstützung. Unternehmen und Technologien, die ohne Subventionen wirtschaftlich nicht tragfähig wären, werden künstlich am Leben erhalten, was zu einer ineffizienten Ressourcenallokation führt. Die SVP ist der Meinung, dass der Markt entscheiden soll, welche Ideen erfolgreich sind. Deshalb lehnt die SVP grundsätzlich die Einführung neuer Subventionen im Zusammenhang mit diesen Ausführungsbestimmungen ab. Insbesondere im Energie- und im Umweltsektor führen Subventionen zu höheren Steuern oder öffentlichen Schulden, was zusätzlichen Druck auf den Mittelstand und den KMU aufbaut.

Die Subventionen weisen darauf hin, dass der Markt nicht von selbst in die entsprechenden Unternehmen investieren würde. Unseres Erachtens liegt das Problem daran, dass der Markt bereits durch strenge Emissionsziele, Überregulierung und Bürokratie eingeschränkt ist. Durch die Abschaffung dieser Elemente könnte der Markt freier agieren und in die Emissionssenkung investieren. Eine freie Wirtschaft ist das effektivste System, um die Zukunftsfähigkeit von neuen Entwicklungen zu bewerten. Je weniger der Staat reguliert, desto effizienter funktioniert der Markt.

Die CO₂-Abgaben mit einem Satz von 120 CHF pro Tonne CO₂-Äquivalent lehnen wir auch weiterhin ab. Die CO₂-Abgabe erhöht direkt die Kosten für wichtige Brennstoffe wie Heizöl und Erdgas. Die SVP setzt sich dafür ein, die Lebenshaltungskosten für das Volk niedrig zu halten. Die CO₂-Abgabe ist eine ungerechtfertigte Belastung, die insbesondere die Kosten für die Haushalte in die Höhe treibt. Für Unternehmen wird die Abgabe weitere Kosten verursachen, die negative Auswirkungen auf deren Wettbewerbsfähigkeit haben würde oder dazu führen würde dass die Kosten den Konsumenten überwältigt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für weitere Rückfragen gerne zur Verfügung.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär

Marcel Dettling
Nationalrat

Henrique Schneider



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Umwelt BAFU
Worbentalstrasse 68
3063 Ittigen
Per Mail an: ynl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024: Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Das revidierte CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 tritt per 1. Januar 2025 in Kraft. Die Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse: einerseits die Revision der CO₂-Verordnung mit Fremderlassänderungen der Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister, der Mineralölsteuerverordnung und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) geschaffen.

Die SP Schweiz stellt mit Besorgnis fest, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu

können. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KlG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen. Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Minimale Speicherdauer des CO₂

Die vorgeschlagene Speicherdauer von 30 Jahren ist viel zu kurz und die Definition der Senkenleistung somit inkonsistent. Bis 2030 dürfte diese unklare Definition keine grossen Auswirkungen haben. Da für nachfolgende Perioden oft auf frühere Definitionen aufgebaut wird, scheint uns eine Korrektur hier zentral.

Unter Netto-Null-Emissionen wird die Klimawirkung verbleibender Emissionen neutralisiert, indem durch menschliche Tätigkeiten gleichzeitig wieder eine gleichwertige Menge an CO₂ aus der Atmosphäre entfernt wird und solange vor dem Wiedereintritt in die Atmosphäre gehindert wird, wie das zu neutralisierende Gas in der Atmosphäre wärmt. Für CO₂ sind das mehrere zehntausende Jahre. Die CO₂-Verordnung sieht hier hingegen nur eine Mindestspeicherdauer von 30 Jahre vor. Wie in der beigefügten Abbildung aus einer Simulation mit einem Klimamodell

erkennbar ist, führt dies unter Netto-Null CO₂-Emissionen nicht zum beabsichtigten Stopp der globalen Erwärmung, sondern zu einer substanziellen zusätzlichen Erwärmung. Die Erwärmung ist fast gleichgross, wie wenn man die die Restemissionen gar nicht auf Netto-Null neutralisieren würde.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KLG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine

Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also

die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

*2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens **1000** Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....*

Falls nach einer CO₂-Entfernung das gespeicherte C=2 wieder in die Atmosphäre entweicht, muss es als CO₂-Emission erfasst werden. Dafür schlagen wir den folgenden Änderungsantrag für Anhang 19 der CO₂-Verordnung:

Bei der Speicherung oder der chemischen Bindung von CO₂ müssen die folgenden Anforderungen erfüllt werden:

a. Die Permanenz der Kohlenstoffspeicherung oder -bindung ist sichergestellt und wird nachvollziehbar dargelegt.

b. Die Permanenz der Kohlenstoffspeicherung oder -bindung ist jährlich zu überprüfen. Ein teilweiser oder vollständiger Verlust des Kohlenstoffspeichers oder Leckagen gelten als CO₂-Emissionen und sind dem BAFU zu melden. Das BAFU führt Stichproben durch. Neue Bescheinigungen müssen im Umfang dieser CO₂-Emissionen erworben werden.

c. Leckagen beim Transport von abgedichtetem CO₂ gelten als CO₂-Emissionen und sind dem BAFU zu melden.

d. Die geologische Speicherung muss in einer in der Schweiz genehmigten und im Grundbuch eingetragenen Speicherstätte oder in einer nach der Richtlinie 2009/31/EG43 genehmigten Speicherstätte im Ausland erfolgen.

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

*b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;***

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement)**.*

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (*autorisierte A6.4ER*) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird:~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen:~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert

wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für

das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abbeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betrug die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~¹² Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~²⁵ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~³⁰ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~³⁵ Prozent;

- d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;
- e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;
- f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. ~~Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.~~

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab

Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt. Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung

bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben. Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

*3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages **in der Schweiz** ist beim BAFU einzureichen.*

*4(neu) **Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.***

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

- b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen; **abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung***
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktsetzung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre **Kreditbürgschaftswürdigkeit** glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

Das BAFU fördert die **Grund-, Aus- und Weiterbildung** von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen **bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen** höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. **Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.**

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA

diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet. Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”
https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgedeckten Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgedeckte~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

*2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft...
f die Artikel 92a und 92b*

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll. Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden, sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S,7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

*3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert **und** der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert **und addiert**.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

*g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem **tieferen** Emissionsfaktor **als für fossile Energieträger** geltend gemacht werden soll.*

*h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem **tieferen** Emissionsfaktor **als für fossile Energieträger von null** geltend gemacht werden sollen.*

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an

Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilerneuerbare Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungs-potentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED

III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO2V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestenshöchstens~~ 25 Prozent ~~mehrweniger~~ belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und...

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Umwelt

3003 Bern

per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 26. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Die GRÜNEN sind einmal mehr besorgt über die Art und Weise, wie Beschlüsse des Parlaments und der Stimmberechtigten in den Umsetzungsbestimmungen abgeschwächt werden. Das in der Volkabstimmung im Juni 2023 deutlich angenommene Klimaschutzgesetz legt den Zielpfad für Netto Null 2050 fest. Das danach vom Parlament verabschiedete CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 reicht jedoch nicht, um die im Klimaschutzgesetz gesetzten Ziele zu erreichen. Statt rasch eine neue Vorlage auszuarbeiten, um die Lücke zu schliessen, präsentiert der Bundesrat laufend Umsetzungsbestimmungen zu Klimaschutz und Energiewende, die hinter die beschlossenen Gesetze fallen. So sind die Ausführungsbestimmungen des Klimaschutzgesetzes¹ und des Stromgesetzes² lückenhaft und ungenügend. Auch die nun vorgeschlagenen Verordnungsänderungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 sind eine ungenügende Umsetzung einer erst noch ungenügenden Gesetzesvorlage.

Dazu kommt das nach Beginn der Vernehmlassung vom Bundesrat eigenmächtig beschlossene Aussetzen der Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (v.a. Nachtzüge) und der Förderung von alternativen Antriebssystemen für Busse und Schiffe. Die GRÜNEN fordern den Verzicht auf diese Kürzungen und verlangen, dass die Ausführungsbestimmungen in der CO₂-Verordnung beibehalten werden. Die Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs ist eine der wichtigsten Verbesserungen im revidierten CO₂-Gesetz. Es ist bereits ein Affront gegenüber dem Parlament, dieser Massnahme das Geld zu entziehen. Völlig inakzeptabel wäre es, die Massnahme durch die Hintertür der Verordnung rückgängig zu machen.

¹ [gruene.ch/vernehmlassungen/klimaschutz-verordnung](https://www.gruene.ch/vernehmlassungen/klimaschutz-verordnung)

² [gruene.ch/vernehmlassungen/umsetzung-des-bundesgesetzes-ueber-eine-sichere-stromversorgung-mit-erneuerbaren-energien-auf-verordnungsstufe-und-weitere-aenderungen-der-betroffenen-verordnungen](https://www.gruene.ch/vernehmlassungen/umsetzung-des-bundesgesetzes-ueber-eine-sichere-stromversorgung-mit-erneuerbaren-energien-auf-verordnungsstufe-und-weitere-aenderungen-der-betroffenen-verordnungen)

Zu einzelnen wichtigen Punkten äussern sich die GRÜNEN wie folgt:

Ziele am Klimaschutzgesetz ausrichten

Die GRÜNEN begrüssen die Aufteilung des Gesamtziels für die Reduktion von Treibhausgasemissionen auf einzelne Sektoren. Das Gesamtziel gemäss Klimaschutzgesetz wird mit den vorgeschlagenen Reduktionssätzen aber nicht erreicht. Entsprechend sind sie zu erhöhen. Zudem braucht es aus Sicht der GRÜNEN auch ein Reduktionsziel für die Landwirtschaft. Die Landwirtschaft ist besonders von den Folgen der Klimaerhitzung betroffen. Auch wenn das Reduktionspotential wegen unvermeidbarer Emissionen geringer als in anderen Sektoren ist, wäre es falsch, die Landwirtschaft in der Klimapolitik auszuklammern und sie unter «Übrige» zu subsummieren. Reduktionsziele für die Landwirtschaft begründen Massnahmen, die dazu beitragen, den vermeidbaren Treibhausgasausstoss zu reduzieren.

Die folgenden Anpassungsvorschläge zu Artikel 3 des Verordnungsentwurfs berücksichtigen in Anlehnung an eine Analyse der Umweltverbände realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass Kehricht-Verwertungsanlagen und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf Carbon Capture and Storage (CCS) beginnen müssen.

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- Gebäude: höchstens 35 Prozent (statt 50 Prozent)
- Verkehr: höchstens 50 Prozent (statt 75 Prozent)
- Industrie: höchstens 55 Prozent (statt 65 Prozent)
- Landwirtschaft (neu): höchstens 70 Prozent
- Übrige: höchstens 70 Prozent (statt 75 Prozent)

Da das CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 wie eingangs erwähnt nicht genügt, um die Ziele des Klimaschutzgesetzes zu erreichen, ist absehbar, dass es weitere Massnahmen braucht. Daher ist der geltende Absatz 2 von Artikel 3 der CO₂-Verordnung unbedingt beizubehalten:

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Hinsichtlich der Reduktionsziele weisen die GRÜNEN zudem darauf hin, dass die vorgeschlagene minimale Kompensation von Treibstoffen im Inland zu tief ist, um das Inlandziel zu erreichen, weil die Inland-Massnahmen generell ungenügend sind. Daher muss der Inland-Kompensationssatz aus Sicht der GRÜNEN von mindestens 12 auf mindestens 20 Prozent erhöht werden.

In diesem Zusammenhang weisen die GRÜNEN darauf hin, dass die Kompensationssätze im Verordnungsentwurf lediglich bis zum Jahr 2030 festgelegt werden. Für die Planungssicherheit für Kompensationsprojekte ist ein Zeithorizont von nur fünf Jahren zu kurz und müsste eher zwischen fünf und zehn Jahren liegen. Es besteht sonst die Gefahr, dass nicht ausreichend in solche Projekte investiert wird. Daher schlagen die GRÜNEN vor, die Kompensationssätze bis 2035 festzulegen.

Nachhaltige Anforderungen an Auslandkompensationen

Da die Inlandziele im CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 ungenügend sind, ist es umso wichtiger, dass die Anforderungen an die Auslandkompensationen hoch angesetzt werden und bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen. Dazu sollen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die Anforderungen im Entwurf der CO₂-Verordnung sind entsprechend zu ergänzen. Um die Additionalität sicherzustellen, braucht es zudem die Anforderung, dass Kompensationsprojekte nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen.

Derzeit legt die CO₂-Verordnung in Artikel 5 Absatz 2 fest, dass Bescheinigungen für Emissions-

minderungen bei Kohlenstoffspeicherung zulässig sind, wenn «die Permanenz der Kohlenstoffbindung (...) bis mindestens 30 Jahre nach Wirkungsbeginn ausreichend sichergestellt ist». Das Klimaschutz-Gesetz hat gegenüber dem CO₂-Gesetz neu die Anforderung der «Dauerhaftigkeit» geschaffen. Aus Sicht der GRÜNEN können 30 Jahre nicht als dauerhaft betrachtet werden. Temporäre Kohlenstoffspeicher, welche Kohlenstoff für einige Jahrzehnte speichern, sind klimapolitisch sinnvoll, da sie einen Zeitgewinn bringen und deshalb auch gefördert werden sollen. Die Förderhöhe muss aber die beschränkte Speicherdauer berücksichtigen und das Wieder-Entweichen des CO₂ aus temporären Speichern muss beim Ermitteln des Netto-Null-Ziels erfasst werden. Als «dauerhaft» erachten die GRÜNEN die Bindung von Kohlenstoff in der Grössenordnung von mindestens 1000 Jahren.

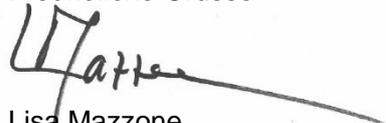
Internationale Klimafinanzierung

Der Beitrag der Schweiz an die internationale Klimafinanzierung ist gemessen an der historischen Verantwortung ungenügend. Auch der Abschnitt in der CO₂-Verordnung zu den Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen fokussiert einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen. In den nächsten Jahren wird es einen grossen Finanzierungsbedarf im internationalen Bereich geben. Es ist deshalb klar, dass die Finanzhilfen vermehrt auch für Anpassungsmassnahmen im Ausland eingesetzt werden müssen. Aus Sicht der GRÜNEN soll mindestens die Hälfte der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen für Anpassungsmassnahmen international eingesetzt werden.

Im Übrigen schliessen sich die GRÜNEN der Stellungnahme der Umweltverbände an.

Wir danken für die Kenntnisnahme. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone
Präsidentin



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
CH-3003 Berne

Par courriel :
vnl-klima@bafu.admin.ch

Berne, le 17 octobre 2024

Dispositions d'exécution de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024 Prise de position de l'Association des Communes Suisses (ACS)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Dans votre courrier du 26 juin 2024, vous nous avez soumis l'objet cité en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Remarques générales

La loi sur le CO2, adoptée par le Parlement le 15 mars 2024, donne le cadre de mise en œuvre des engagements climatiques que la Suisse a pris au niveau international au travers de l'Accord de Paris. La modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ordonnance sur le CO2), ainsi que d'autres ordonnances liées, fixe les dispositions d'exécution de la loi sur le CO2.

La présente consultation porte également sur l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC). L'ACS renonce toutefois à se prononcer à ce sujet.

L'ACS salue dans l'ensemble le projet de modification de l'ordonnance sur le CO2, qui prévoit plusieurs encouragements pour soutenir la mise en œuvre de mesures permettant de réaliser les objectifs communaux en matière de réduction des émissions de CO2. L'échelon communal est en particulier touché par des adaptations de l'ordonnance dans les domaines du bâtiment, du transport routier et ferroviaire, ainsi que des mesures d'adaptation au changement climatique. L'ACS regrette toutefois qu'aucune disposition n'ait été prévue dans l'ordonnance concernant l'encouragement pour les planifications énergétiques territoriales.

Par ailleurs, au vu des récentes informations données par le Conseil fédéral concernant le plan d'économies de la Confédération, l'ACS s'interroge sur les moyens financiers qui seront effectivement mis à disposition pour la réalisation des mesures prévues par la loi sur le CO2 ainsi que par le présent projet d'ordonnance sur le CO2. À titre d'exemple, l'encouragement pour les trains de nuit serait abandonné. Celui-ci est pourtant prévu dans l'arrêté fédéral du 29 février 2024 sur l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs.

Remarques spécifiques

Registre fédéral des bâtiments et des logements et Programme Bâtiments

S'agissant du Registre fédéral des bâtiments et des logements (RegBL), les cantons sont désormais tenus de prévoir une obligation pour les autorités compétentes d'y **déclarer tout remplacement d'une installation de production de chaleur**. Cette pratique, déjà en cours dans un certain nombre de cantons et de communes, permet d'avoir une vue d'ensemble sur la réalisation des objectifs climatiques en matière de production de chaleur durable. L'art. 16a du projet d'ordonnance sur le CO2 précise les informations qui doivent être renseignées dans le RegBL. L'ACS salue le fait que les informations contenues dans le Certificat énergétique cantonal des bâtiments (CECB) puissent être transférées directement dans le RegBL. L'ACS demande toutefois une modification de l'art. 16a let. d, afin de prévoir non pas la date précise du remplacement de l'installation de production de chaleur, mais uniquement l'année de mise en service. L'année est suffisante pour estimer la durée de vie de l'installation, et cela permet une simplification au niveau administratif.

Art. 16a let. e de l'ordonnance sur le CO2

Les principales informations visées à l'art. 9, al. 3, de la loi sur le CO2 à propos des installations de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude dans les nouveaux bâtiments et de leur remplacement dans les anciens bâtiments sont les suivantes :

[...]

d. année ~~date~~ du remplacement de l'installation de production de chaleur;

En ce qui concerne le Programme Bâtiments, l'art. 104 de l'ordonnance sur le CO2 précise le cadre des **contributions accordées aux cantons pour l'encouragement des mesures de réduction à long terme des émissions de CO2 dans les bâtiments**. L'ACS se félicite du maintien du Programme Bâtiments, qui apporte une contribution importante à la décarbonation dans ce secteur. L'ACS souhaite toutefois faire remarquer qu'il est nécessaire de préciser ce que l'on entend dans la phrase introductive de l'art. 104, al. 1 par « bilan de CO2 des matériaux de construction utilisés ». Une définition claire de ce concept est nécessaire afin de préciser ce qui est concerné dans le cadre des contributions globales.

Encouragement pour la géothermie indirecte

L'ACS salue l'art. 112 al. 2 de l'ordonnance sur le CO2, qui prévoit désormais une contribution pour la mise en valeur des **ressources hydrothermales utilisées indirectement**. Cela permet de valoriser autant que possible les ressources hydrothermales dans le cas où une utilisation directe n'est pas possible pour des raisons techniques, et donc de contribuer aux objectifs de décarbonation de l'approvisionnement en chaleur.

Encouragement de la planification énergétique territoriale

La loi sur le CO2 du 15 mars 2024 prévoit la possibilité pour la Confédération **d'encourager les planifications énergétiques territoriales communales et supracommunales**, ce que l'ACS a soutenu lors de la consultation et des débats parlementaires. Les communes sont confrontées à de nombreux défis en matière d'aménagement du territoire et d'approvisionnement en énergie. Il est donc nécessaire qu'elles puissent s'appuyer dès à présent sur des stratégies coordonnées en matière énergétique et territoriale afin d'atteindre rapidement et efficacement leurs objectifs de réduction des émissions de CO2. L'ACS regrette qu'aucune disposition ne soit prévue dans l'ordonnance sur le CO2 concernant l'encouragement des planifications énergétiques territoriales dans les

communes. Elle demande que **cet encouragement soit explicitement intégré** dans l'ordonnance sur le CO2, conformément à ce qui a été prévu dans la loi sur le CO2.

Encouragement pour l'électrification des transports publics et pour le transport ferroviaire transfrontalier

L'ACS salue les nouvelles possibilités **d'encouragement pour les technologies de propulsion électrique dans le domaine des transports publics**, prévues dans la section 3 de l'ordonnance sur le CO2. Il est important que toutes les communes, indépendamment de leur participation ou non à un programme d'agglomération, puissent disposer de soutien financier en matière de décarbonisation dans le domaine des transports publics. Ces mesures d'encouragement devraient permettre de pallier en partie aux effets financiers de **l'abrogation du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales** pour les entreprises de transport concessionnaires prévu par la loi sur le CO2 du 15 mars 2024.

Par ailleurs, l'ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs fait aussi l'objet d'une modification, afin de prévoir les conditions **d'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs**. L'art. 58a règle le soutien financier accordé par la Confédération dans ce domaine, en prévoyant des contributions à fonds perdu. L'ACS salue cette disposition, qui favorise le développement d'une mobilité internationale durable. L'art. 58b fixe les priorités en matière d'encouragement pour le transport ferroviaire transfrontalier ; les contributions iront en premier lieu aux nouvelles offres de train de nuit à l'année (al. 1). Si des moyens financiers supplémentaires sont disponibles, ceux-ci seront utilisés notamment pour la promotion de nouvelles lignes transfrontalières, l'amélioration des offres existantes et les investissements dans le transport transfrontalier de voyageurs (al. 2).

L'ACS est favorable à l'ensemble de ces dispositions. Elle relève toutefois l'importance de **développer et d'améliorer également en priorité les lignes destinées au transport transfrontalier de voyageurs pendulaires**, qui ont toute leur importance pour la promotion économique des régions transfrontalières. Cela pourrait aussi permettre de réduire significativement le nombre de trajets effectués en transport individuel motorisé par les travailleurs transfrontaliers dans les régions concernées. En outre, et comme le souligne le rapport explicatif, il est urgent d'investir dans le **domaine de la vente de billets internationaux**, afin de faciliter et d'encourager le recours aux transports publics.

Adaptation au changement climatique

La présente modification de l'ordonnance sur le CO2 intègre des **aides financières pour des mesures d'adaptation visant à éviter les dommages causés aux personnes ou aux biens** en raison de la hausse de la concentration de gaz à effet de serre. L'art. 127a de l'ordonnance sur le CO2 prévoit que des contributions soient octroyées par la Confédération pour la planification, l'élaboration et la mise en œuvre de mesures contribuant à la prévention des dommages causés par les changements climatiques. L'ACS salue explicitement cette disposition, qui permettra **d'aider les communes à améliorer leur capacité d'adaptation et leur résilience face aux effets du changement climatique**. L'ACS demande toutefois que l'art. 127a al. 2, let. c soit adapté pour intégrer les problématiques des précipitations extrêmes et des glissements de terrain, notamment au vu des événements survenus ces dernières années dans différentes régions suisses :

Art. 127a al. 2, let. c de l'ordonnance sur le CO2

« Sont encouragées en particulier les mesures d'adaptation qui contribuent à éviter :
[...]

c. les dommages aux personnes et aux biens dus aux précipitations extrêmes et à leurs conséquences, telles que les crues plus fréquentes et plus intenses, le ruissellement de surface en hausse et les glissements de terrain ;
[...]

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président

La directrice



Mathias Zopfi
Conseiller aux États

Claudia Kratochvil

Copie à : UVS, SAB, DTAP, EnDK



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zu den Änderungen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Für die Umsetzung der Klimaziele ist ein verstärktes Engagement auf allen politischen Ebenen notwendig. Die Städte setzen seit Jahren eine ambitionierte Energie- und Klimapolitik um. Viele Städte haben bereits eine Netto-Null-Strategie erarbeitet, andere sind auf zusätzliche Unterstützung (Beratung, Förderung) angewiesen. Der Städteverband begrüsst es daher, wenn auch auf übergeordneter Ebene Gesetze und Verordnungen erlassen werden, welche die Städte in ihren Bemühungen unterstützen oder weitergehende Möglichkeiten eröffnen.

Zudem sind Städte von der Klimaerwärmung besonders betroffen. Dort sind aufgrund der weitgehenden Flächenversiegelung, der begrenzten Grünflächen und der eingeschränkten Windzirkulation die Folgen der zunehmenden Hitzewellen besonders ausgeprägt. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und der intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte gegenüber Extremereignissen wie Starkregen oder Hochwasser besonders empfindlich.

Die vorliegende Vorlage ist sehr umfassend. Die Städte sind nur von einem Teil direkt betroffen. Aber die nationale Gesetzgebung im Klimabereich sowie die finanzielle Unterstützung der Gemeinden durch den Bund ist mitentscheidend dafür, ob die Städte ihre selbstgesetzten Ziele erreichen können. Der Städteverband fokussiert sich in seiner Stellungnahme deshalb auf jene Artikel, welche in dieser Hinsicht von besonderer Bedeutung sind. So äussert sich der Städteverband auch zu Artikeln betreffend Flugverkehr und Finanzwesen, auch wenn die Städte in diesen beiden Bereichen keine eigenständigen Kompetenzen haben.



Einleitend kommt der Städteverband zudem auf folgenden Beschluss des Bundesrates vom 20. September 2024 zurück. Im Rahmen des angekündigten Sparpakets hat der Bundesrat mitgeteilt, dass er das CO₂-Gesetz nicht wie beschlossen vollumfänglich per 1.1.2025 in Kraft setzen bzw. die entsprechenden Kredite betreffend die Förderung elektrischer Antriebe für den Strassen-öV und die Schifffahrt vorerst nicht beanspruchen will. Dieses Vorgehen ist für den Städteverband inakzeptabel.

Allgemeine Einschätzung

Der Städteverband begrüsst die Grundzüge der Vorlage. Angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels ist es aus Sicht des Städteverbands aber unerlässlich, den Handlungsspielraum in mehreren Bereichen weiter auszuschöpfen. Insbesondere in folgenden Bereichen fordert der Städteverband Anpassungen:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ist deutlich zu erhöhen. Der Inlandanteil legt fest, wie viel der Mitigationen in der Schweiz verbleiben. Durch diese Investitionen werden in der Schweiz Wertschöpfung, Arbeitsplätze, zukunftsfähige Infrastrukturen und ein langfristiger Wettbewerbsvorteil generiert. Um die internationalen und nationalen Klimaziele zu erreichen, sind zudem umfassende Umbauten an Infrastrukturen sowie Verhaltensänderungen in der Schweiz erforderlich. Ein hoher Anteil der Kompensation im Ausland würde diesen Prozess lediglich verzögern. Aus den genannten Gründen ist ein möglichst hoher Inlandanteil anzustreben.
- Die Sektoren Gebäude und insbesondere Verkehr müssen bis 2030 deutlich mehr zu den Zielen beitragen. Für Städte ist es relevant, dass die Treibhausgasemissionen im erforderlichen Tempo reduziert werden und deren Reduktion nicht hinausgezögert wird.

Ausdrücklich begrüsst der Städteverband die geplante finanzielle Unterstützung bei Massnahmen zur Anpassung und für die Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit. Massnahmen zur Abfederung der zu erwartenden negativen Folgen des Klimawandels sind sehr kostspielig. Die Städte hoffen, dass seitens Bund genügend Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, damit der vorgeschlagene Anteil an Bundesfinanzierung bei den Massnahmen auch tatsächlich ausbezahlt wird.

Weiter vermissen mehrere Städte generell verbindlichere Massnahmen im Bereich des Flugverkehrs. Sie regen an, Flugverbindungen auf kurzen Strecken, für die es effiziente Alternativen mit dem Zug gibt, zu verbieten. Dies betrifft insbesondere Flüge zwischen Genf und Zürich, aber auch zu anderen Flughäfen in benachbarten Ländern wie beispielsweise Mailand-Malpensa.

Stellungnahme und Anträge zur CO₂-Verordnung

Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen (Art. 2a)

Wie oben erwähnt, ist die Erhöhung des Inlandanteils zur Verminderung der Treibhausgasemissionen für die Städte von grosser Bedeutung, um Investitionen und damit die Wertschöpfung, Arbeitsplätze und den Wettbewerbsvorteil in der Schweiz auszulösen. Langfristig ist aus Sicht des Städteverbands anzustreben, dass 100 Prozent der Kompensationen der Treibhausgasemissionen in der Schweiz getätigt werden. Auch weil Kompensationsmassnahmen im Ausland mit hohen Unsicherheiten verbunden sind: Mehrere fundierte Studien zeigen, dass in der Vergangenheit getätigte Klimakompensationsprojekte nicht zu den gewünschten Treibhausgaseinsparungen geführt haben. Aufgrund dieser Unsicherheiten hat der Nationalrat am 26. September 2024 das Postulat 24.3074 «Auslandkompensation».



Integrität sicherstellen und Empfehlungen für den CO₂-Markt formulieren» überwiesen. Der Städteverband ist daher der Ansicht, dass der Inlandanteil deutlich erhöht werden muss. Er fordert vorerst eine Erhöhung auf mindestens 75 Prozent.

Antrag Artikel 2a: Inlandanteil

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu 75 Prozent mit Massnahmen in der Schweiz.

Richtwerte für Sektoren (Art. 3)

Die Sektoren Gebäude und insbesondere Verkehr müssen bis 2030 deutlich mehr zu den Zielen beitragen. Der Vergleich der Ziele für 2030 mit den angestrebten Sektorzielen gemäss Klima- und Innovationsgesetz (KIG) zeigt, dass die vorgeschlagenen Zwischenziele für 2030 nicht angemessen sind: Geht man von einer gleichmässigen Reduktion über den gesamten Zeitraum von 2022 bis 2040 aus, müsste der Richtwert im Jahr 2030 für Gebäude bei rund -60% (statt -50%) und für den Verkehr bei rund -30% (statt -25%) liegen. Da die Reduktion der «letzten» Treibhausgasemissionen immer die Schwierigste ist, und eine Verlagerung der erforderlichen Reduktion in die Zukunft nicht gewünscht ist, fordert der Städteverband folgende strengere Richtwerte für die Sektoren Gebäude und Verkehr. Weiter fordert der Städteverband die Beibehaltung der Inhalte des bisherigen Abs. 2 der aktuell gültigen CO₂-Verordnung:

Antrag Artikel 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

¹ In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 60 Prozent;
- c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;
- d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.

² Wird ein sektorieller Richtwert nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, um die Zielwerte zu erreichen.

Bescheinigungen für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im In- und Ausland (Art. 5)

Einmal als CO₂ emittierter Kohlenstoff verbleibt mehrere Jahrhunderte in der Atmosphäre (Grössenordnung 1'000 Jahre). Die Klimawirkung bleibt folglich über einen sehr langen Zeitraum bestehen. Soll eine Kompensation erfolgen, muss sichergestellt sein, dass die Projekte eine Kohlenstoffbindung gewährleisten, die weit über die aktuell vorgesehenen 30 Jahre hinausreicht. Der Städteverband regt daher eine deutliche Erhöhung der Mindestgarantie an.

Angabe der Emissionen in den Flugangeboten (Art. 14a)

Art. 14a stellt Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen bereit und leistet damit einen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, sind jedoch folgende Präzisierungen erforderlich: Damit eine klare und einheitliche Darstellung der Flugangebote gewährleistet wird, sind sowohl die CO₂-Emissionen als auch die weiteren klimawirksamen Emissionen anzugeben. Zudem ist



sicherzustellen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug sowie für die gewählte Buchungsklasse angegeben werden. Weiter müssen die verursachten Emissionen greifbarer gemacht werden, denn für Nutzerinnen und Nutzer des Flugverkehrs ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die oft schlecht einordbar ist. Daher soll dem Reisenden angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen. Auch sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges in der Werbung enthalten sein.

Antrag Artikel 14a:

¹ Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar 2026 im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden. Ausserdem muss die Buchungsklasse angegeben werden.

² [...]

³ [...]

⁴ Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.

⁵ (bisheriger Absatz streichen)

⁵ (neu) In den Flugangeboten muss ein Angebot zur Kompensation aller klimarelevanten Emissionen enthalten sein, das hohen internationalen Standards genügt. Das Kompensationsangebot muss einen Preis enthalten. Das BAFU legt die geeigneten internationalen Standards fest.

⁶ [...]

⁷ (neu) Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.

Verminderung durch Ökoinnovationen (Art. 26)

Der Begriff «Ökoinnovationen» ist in der Schweiz nicht definiert. Daher ist unklar, wie diese «Ökoinnovationen» direkt zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen beitragen könnten. Um ein ehrgeizigeres Ziel im Verkehrssektor zu erreichen, sollte aus Sicht des Städteverbands auf derartige Erleichterungen verzichtet werden.

Antrag Artikel 26:

Artikel 26 ersatzlos streichen

Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030 (Art. 26c)

Der Städteverband begrüsst, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind. Dies soll auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen gelten. Denn die im Vergleich zur EU schwächeren Ziele der Schweiz dürfen nicht weiter abgeschwächt werden. Die Prozentsätze für den Anteil neuer E-Fahrzeuge dürfen nicht so tief angesetzt werden, dass Flottenimporteure von einer dauerhaften Reduktion der Emissionswerte der Neuwagenflotte profitieren. Daher fordert der Städteverband die Streichung von Art. 26c.

Antrag Artikel 26c:

Artikel 26c ersatzlos streichen



Inhalte der Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen (Art. 66a)

Aus Sicht einzelner Städte ist es störend, dass der jährliche Absenkpfad von -4,4% des EU-ETS 1 hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies ist besonders fragwürdig, da das EU-ETS 2 für den Brennstoffsektor eine jährliche Reduktion von -5,5% vorsieht. Kehrlichtverbrennungsanlagen (KVA) und die Zementindustrie emittieren etwa 5,7 Millionen Tonnen CO₂, und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Reduktion von 0,1 Millionen Tonnen vor. Gemäss dem Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten Klimazielen, müssen die verbleibenden Industrieemittenten, die kein CCS anwenden, daher mehr als die jährlichen -4,4% beitragen. Gerade im Industriesektor ist es aus Sicht der Städte sehr wichtig, dass der Bund genügend strenge Zielvorgaben erlässt, da hier die Städte kaum regulatorische Möglichkeiten haben. Ohne entsprechende Vorgaben des Bundes in diesem Sektor können die Städte ihre Klimaziele nicht erreichen. Daher fordern einzelne Städte folgenden Antrag:

Antrag Artikel 66a:

¹ Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

Inhalt des Dekarbonisierungsplans (Art. 72a)

Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien grundsätzlich vorhanden und getestet. Es sind vor allem hohe Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von genügend Planerinnen und Planern, Installateurinnen und Zulieferern, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um den Dekarbonisierungsplan einschätzen zu können.

Der von einzelnen Städten ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu. Alle anderen 500 000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen. Daher fordern einzelne Städte folgenden Antrag:



Antrag Artikel 72a

¹ Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

a. bis d. [...]

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des langfristigen Klimaplanes der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen.

Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen (Art. 87)

In Art. 87 wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung dafür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wird. Diese ist aus Sicht des Städteverbands rückgängig zu machen.

Antrag Artikel 87

¹ Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als 1'000 Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.

² Die Ausnahme von der Kompensationspflicht dauert bis zum Beginn des Jahres, in dem die CO₂-Emissionen, die durch die energetische Nutzung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffmenge ausgestossen wurden, mehr als 1'000 Tonnen CO₂ betragen.

Kompensationssatz (Art. 89)

Importeure von Treibstoffen müssen einen Teil der CO₂-Emissionen im Verkehr kompensieren. Der Kompensationssatz legt den Anteil der zu kompensierenden Emissionen fest. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz können die Importeure einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren. Der Städteverband beantragt, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch ist und auch das Potenzial für neue Projekte durchaus vorhanden ist.

Antrag Artikel 89

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 15 Prozent.

Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen (Art. 92f)

Einzelne Städte kritisieren, dass die neu vorgesehene Möglichkeit, ausländisches erneuerbares Gas anzurechnen, auf EHS-Unternehmen und solche mit Verminderungsverpflichtung beschränkt wird. Die damit verbundenen hohen administrativen Hürden sind nicht im Interesse der Klimaziele, denn sie mindern die Anreize, diese wichtige erneuerbare Energie einzusetzen. Diese Städte fordern, dass importiertes erneuerbares Gas grundsätzlich als erneuerbare Energie anerkannt werden soll, wie dies bei importiertem erneuerbarem Strom der Fall ist. Dabei ist sicherzustellen, dass in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen von Paris die Anrechnung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ausschliesslich in der Schweiz erfolgt und bezüglich Ökologie vergleichbare Anforderungen wie für erneuerbares Gas in der Schweiz erfüllt sind.



Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase (Art. 113 c ff)

Einzelne Städte erachten die Fokussierung der Förderung von Biogas-Anlagen einzig auf Biomasse vergärende Anlagen als ungünstig. Aus ihrer Sicht sollte die Förderung mit Fokus auf künftige Entwicklungen, wie im CO₂-Gesetz vorgesehen, technologieoffen ausgestaltet sein, damit auch weitere Technologien (z.B. die Elektrolyse, Pyrolyse oder die Methanisierung zur Erzeugung erneuerbarer Gase) bei Erlangen der Marktreife gefördert werden können.

Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden (Art. 127a/b)

Wie eingangs erwähnt, sind Städte von der Klimaerwärmung und dessen Folgen aufgrund der grossflächigen Versiegelung, der begrenzten Grünflächen und der eingeschränkten Windzirkulation besonders betroffen. Die Hitze kann im städtischen Kontext sehr ausgeprägt sein. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und der intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte zudem gegenüber Extremereignissen wie Starkregen oder Hochwasser besonders empfindlich. Daher haben viele Städte bereits seit Jahren mit der Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Abfederung der negativen Folgen des Klimawandels begonnen. Diese Massnahmen sind sehr kostenintensiv. Daher begrüsst der Städteverband die vorgesehene Förderung für diesen Bereich ausdrücklich.

Mehrere Städte befürchten aber, dass die zur Verfügung stehenden Mitteln bei weitem nicht ausreichend ist. Es stellt sich die Frage, wie viele Finanzmittel verfügbar sind? Der Städteverband fordert die dafür nötigen Finanzmittel. Falls diese der Bund nicht zur Verfügung stellt, regt der Städteverband an, aufzuzeigen, wie die allfällig nötige Priorisierung der Finanzierung der Projekte erfolgen soll.

Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit (Art. 128 ff)

Der Städteverband begrüsst ausdrücklich, dass künftig für Bildungs- und Kommunikationsprojekte im Klimabereich jährlich 5 Millionen Franken an Fördergeldern vom Bund gesprochen werden sollen. Dies ist eine wertvolle Unterstützung für die Gemeinden im Bereich Klimakommunikation. Gemäss Art. 128 fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird zudem die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt. Der Städteverband regt daher folgende Änderung an:

Antrag Artikel 128 Förderung

¹ Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz bzw. der Klimaanpassung ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

² Das BAFU gewährt im Rahmen der bewilligten Kredite Finanzhilfen an öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten sowie an private Organisationen, die im Bereich des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung:

- a. Aus- und Weiterbildung anbieten; oder
- b. die Öffentlichkeit informieren oder beraten.

³ [...]

Einzelne Städte erachten die geplante Höhe der Finanzhilfe als unzureichend, da förderwürdige Projekte häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften wie Gemeinden durchgeführt werden. Daher erscheint die Höhe der Finanzhilfen insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung als gering.



Antrag Artikel 128a Höhe der Finanzhilfe

Die Finanzhilfen betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten.

Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken (Art. 129a)

Artikel 9 Absatz 1 des Klima- und Innovationsgesetzes verpflichtet den Bund dafür zu sorgen, dass der Schweizer Finanzplatz einen effektiven, nachvollziehbaren Beitrag zur emissionsarmen und gegenüber dem Klimawandel widerstandsfähigen Entwicklung leistet.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich. Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Artikel 129a erschwert wird. Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Artikel 129a und die Erläuterungen sind gemäss einzelner Städte daher entsprechend anzupassen.

Um sicherzustellen, dass Massnahmen zur Verminderung der Klimawirkung von nationalen und internationalen Finanzmittelflüssen getroffen werden, braucht es aus Sicht einzelner Städte ergänzend zur geplanten Berichterstattung klar formulierte Verpflichtungen. Als Vorschlag regen einzelne Städte folgenden Absatz 5 an.

Antrag Artikel 129a

¹ [...]

² [...]

³ (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

⁴ (bisher 3)

⁵ (neu) Der Bund verpflichtet Finanzinstitute bis 2050, ihre Finanzflüsse klimaneutral auszugestalten und entsprechende Absenkpfade festzulegen. Die Finanzinstitute erstatten dem Bund jährlich Bericht über die getroffenen Massnahmen und die Zielerreichung.

Stellungnahme und Antrag zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel 3 der IBTV legt fest, welche ökologischen Anforderungen erneuerbare Brenn- und Treibstoffe erfüllen müssen, damit diese in Verkehr gebracht werden dürfen. Die ökologischen Anforderungen sind gemäss Vorlage unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a).



Diese Verminderungsleistung ist aus Sicht des Städteverbands nicht ausreichend. Sie soll mindestens den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt, entsprechen. Zudem darf es aus Sicht des Städteverbands nicht sein, dass neue Brenn- und Treibstoffe die Umwelt höher belasten als konventionelle fossile, wie dies Absatz 1 Buchstabe b aktuell zulassen würde. Er schlägt deshalb vor, die Bestimmung dahingehend anzupassen, dass erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe die Umwelt nicht stärker belasten dürfen als konventionelle fossile.

Antrag Artikel 3 IBTV

¹ Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 70 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~25 Prozent mehr~~ weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- c. beim Anbau der Rohstoffe für die Herstellung des erneuerbaren Brenn- oder Treibstoffs keine Flächen genutzt wurden, die nach dem 1. Januar 2008 umgenutzt wurden und vor der Umnutzung einen hohen Kohlenstoffbestand oder eine grosse biologische Vielfalt aufgewiesen haben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Anders Stokholm

Stadtpräsident Frauenfeld

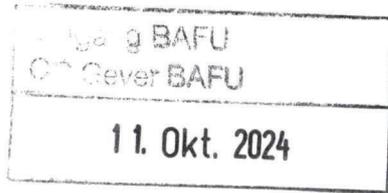
Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Umwelt BAFU

3003 Bern

vnl-klima@nafu.admin.ch

Bern, 27. September 2024
TE / F112

(Avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zur Revision der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir verzichten auf eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen der CO2-Verordnung und beschränken uns auf einige für uns wesentliche Punkte.

Die SAB hat bereits in der Vergangenheit immer wieder gefordert, dass die Unterstützung des Bundes für **Klimawandelanpassungsmassnahmen** massiv ausgebaut werden muss. Mit der vorliegenden CO2-Verordnung werden nun mit Art. 127a und Art. 127b entsprechende Finanzhilfen in Aussicht gestellt und die Modalitäten geregelt. Diese beiden Artikel werden deshalb von uns ausdrücklich unterstützt.

Ebenso werden von uns die geplanten Finanzhilfen zur **Vermeidung von Treibhausgasemissionen** und zur **Förderung von Negativemissionen** in Art. 127c und Art. 127d sowie die verstärkten Bestrebungen zur **Information** in Art. 128 und Art. 128a ausdrücklich unterstützt.

Bezüglich des **grenzüberschreitenden Personenverkehrs** hat die SAB in verschiedenen Studienarbeiten auf den dringenden Handlungsbedarf hingewiesen. Wir verweisen dazu

insbesondere auf unsere Analysen im Rahmen der Makroregionalen Strategie für den Alpenraum EUSALP: <https://www.sab.ch/dienstleistungen/internationale-zusammenarbeit/cross-border-mobility/>. Wir unterstützen deshalb ausdrücklich den Ausbau der Nachtzugverbindungen zu den wichtigsten europäischen Destinationen. Wichtig wäre übrigens auch eine Verbindung nach Brüssel wieder aufzunehmen. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr besteht zudem dringender Handlungsbedarf bezüglich Ticketing-Systemen. Es ist unverständlich, dass hier bis anhin keine substanziellen Fortschritte erzielt werden konnten, während beispielsweise im Flugverkehr das grenzüberschreitende Ticketing eine Selbstverständlichkeit ist.

Wir sind äusserst überrascht über den Entscheid des Bundesrates vom 20. September 2024, mitten während der laufenden Vernehmlassung zur vorliegenden CO₂-Verordnung, die Kredite für den Ausbau der **Nachtzugsverbindungen** (30 Mio. Fr.) und für die **Elektrifizierung der Busse** (ebenfalls maximal 30 Mio. Fr.) zu sperren. Diese Mittel wurden durch das Parlament im Rahmen der Beratung des CO₂-Gesetzes gesprochen. Die Förderung der Nachtzüge war im Abstimmungskampf und in der Parlamentarischen Beratung zum KIG und zum CO₂-Gesetz ein wichtiges Element zur Vermeidung von Emissionen durch den Flugverkehr. Die Förderung der Elektrifizierung ist zudem Bestandteil eines Kompromisses für die Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung im öV. Wie bereits weiter oben ausgeführt erachten wir diese Beiträge als sehr wichtig und fordern den Bundesrat dazu auf, diese Aufträge des Parlamentes entsprechend umzusetzen und die genannten Kredite ab 1. Januar 2025 bereit zu stellen.

Abgelehnt wird durch die SAB die Streichung der Förderung von räumlichen Energieplanungen. In der Zusammenarbeit mehrerer Gemeinden auf regionaler Ebene besteht ein erhebliches Potenzial, beispielsweise im Bereich der Mobilität, Wärmeverbund, smarte Messsysteme usw. Die räumlichen Energieplanungen dürfen deshalb nicht gestrichen, sondern sollten vielmehr noch stärker gefördert werden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:



Pius Kaufmann
Nationalrat

Der Direktor:



Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient globalement la révision de l'ordonnance sur le CO₂. Le SAB approuve, en particulier, les aides financières de la Confédération devant servir à financer des mesures d'adaptation au changement climatique. Le SAB salue également les aides financières prévues pour éviter les émissions de gaz à effet de serre et pour encourager les émissions négatives, ainsi que les efforts accrus en matière d'information et de communication. En ce qui concerne le trafic des voyageurs transfrontalier, le SAB a souligné, dans différents rapports, l'urgence d'agir, notamment en matière de systèmes de billetterie. En revanche, le SAB rejette la suppression de la promotion des planifications énergétiques territoriales. Car ces dernières encouragent les coopérations entre les communes, notamment dans le domaine de la mobilité, des réseaux de chaleur, des systèmes de mesures intelligents, etc.



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: ynl-klima@bafu.admin.ch

17. Oktober 2024

**Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 –
Stellungnahme economiesuisse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024.

Als Wirtschaftsdachverband engagiert sich economiesuisse für eine Klimapolitik, die es den Unternehmen erlaubt, einen möglichst grossen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ohne an Wettbewerbsfähigkeit einzubüssen. 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 zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche dieser Unternehmen nutzen Energie für die Bereitstellung ihrer Dienste und Produkte und sind deshalb von der aktuellen Revision 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 einer prosperierenden Schweiz und unserer Mitglieder setzt sich economiesuisse ein für eine realistische, wirksame und kosteneffiziente Klimapolitik der Schweiz.

Das Wichtigste in Kürze

- *Die Dekarbonisierung wird zu einem steigenden Strombedarf führen. Die Sicherstellung einer ausreichenden, bezahlbaren und klimaneutralen Stromversorgung hat daher höchste Priorität.*
- *Einen Swiss Finish gilt es unbedingt zu vermeiden. Es benötigt gleich lange Spiesse gegenüber ausländischen Konkurrenten, damit die Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet ist.*
- *Überregulierung und Erhöhung der Bürokratie bringen keinen Mehrwert und verursachen unnötige Kosten. Bürokratieabbau ist gefragt.*
- *Das bisher erfolgreiche System der Zielvereinbarungen wird mit der vorliegenden Revision ausgehebelt anstatt ausgebaut. Hier sind dringlich Korrekturen nötig und dem Willen des Gesetzgebers gilt es Folge zu leisten.*

1 Allgemeine Bemerkungen

Dekarbonisierung setzt sichere und erschwingliche Stromversorgung voraus:

Um die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger zu reduzieren, soll Strom verstärkt fossile Energieträger ersetzen. Diese Substitutionsprozesse sowie die Einführung von CO₂-Abscheidungs- und Speichertechnologien zur Eliminierung unvermeidbarer Emissionen werden – trotz Einsparungen durch Effizienzsteigerungen und technischen Fortschritt – zu einem deutlich steigenden Strombedarf führen. Daher muss der Sicherstellung einer ausreichenden, bezahlbaren und klimaneutralen Stromversorgung eine sehr hohe Priorität eingeräumt werden. Eine sichere und erschwingliche Stromversorgung ist Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels.

Kein Swiss Finish – international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen:

Ein wirkungsvoller Klimaschutz kann nur erreicht werden, wenn alle Länder substanzielle Beiträge dazu leisten. Eine enge internationale Zusammenarbeit ist hierfür unerlässlich. Insellösungen sind nicht zielführend, da sie das Ambitionsgefälle gegenüber Wettbewerbern vergrössern und nur einen begrenzten Einfluss auf das globale Klima haben. Unilaterale Ansätze erhöhen zudem den finanziellen und administrativen Aufwand und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Insbesondere, wenn diese nicht durch gute Rahmenbedingungen oder Fördermassnahmen abgesichert werden. In diesem Sinne gilt es unbedingt einen Swiss Finish zu vermeiden und regulatorische Bestimmungen im Einklang mit den EU Massnahmen zu definieren.

Von zentraler Bedeutung ist, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiessen gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten (auch von ausserhalb der EU) führen bzw. diese weiter fördern. Ohne Planungssicherheit, aber auch ohne ausreichend klimaneutrale Energien oder leistungsfähige CO₂-Transportlogistik, welche mittelfristig von betroffenen Industrien genutzt werden können, gelingt die Umsetzung der langfristigen und kostenintensiven Projekte nicht.

Bürokratieabbau statt Erhöhung der Bürokratie:

Die vorgeschlagene Umsetzung wird in vielen Punkten zu zusätzlichen Kosten für die Unternehmen sowie zur Überregulierung und Bürokratisierung führen. Diese Überregulierung erhöht den Aufwand für alle Beteiligten und die Komplexität insgesamt, ohne dass ein klar erkennbarer Mehrwert für das Gesamtsystem und/oder das Erreichen des Netto-Null-Ziels 2050 entsteht. Die Erreichung des Netto-Null-Ziels ist anspruchsvoll genug. Deshalb sollte der Weg dorthin von einem Bürokratieabbau geprägt sein, anstatt dass die Bürokratie weiter ausgebaut wird.

Zielvereinbarungen – das bisher erfolgreiche System der Zielvereinbarungen wird ausgehebelt:

Mit Erstaunen und grossem Unverständnis nehmen wir im Entwurf der CO₂-Verordnung Kenntnis von fundamentalen Änderungen im Zielvereinbarungssystem. Diese Anpassungen bedeuten einen Paradigmenwechsel, der für den Industriestandort Schweiz und insbesondere für die Branchen, welche prozessbedingt mangels Substitute noch auf fossile Brennstoffe angewiesen sind, nicht hinnehmbar ist. Die Stärke des Zielvereinbarungssystems begründete sich bisher in der firmenspezifischen Ausgewogenheit zwischen der Umsetzung von Emissionsreduktionen und der wirtschaftlichen Tragbarkeit entsprechender Investitionen. Obwohl nur «wirtschaftliche Massnahmen» umgesetzt werden mussten, bedingte dies bei den Unternehmen finanzielle Mittel, welche über die kerngeschäftsrelevanten Investitionen hinaus, bereitgestellt werden mussten. Die Befreiung von der CO₂-Abgabe in Kombination mit der Rückverteilung aus dem CO₂-Abgabenertrag hat massgeblich dazu beigetragen, dass Investitionen in den Klimaschutz überhaupt möglich waren und gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gewährleistet war. Ein pragmatischer, nachweislich erfolgreicher Ansatz, um inländische Emissionsreduktionen umzusetzen und gleichzeitig «carbon-leakage» vorzubeugen. Dieses Gleichgewicht wird mit dem neuen Regime aufs Spiel gesetzt. Für Unternehmen, welche auf Hochtemperatur-Prozesswärme angewiesen sind, gibt es während einer nächsten Verminderungsverpflichtung keine technischen Alternativen zum fossilen Erdgas. Somit werden gerade die Industrieunternehmen mit den grössten Dekarbonisierungsherausforderungen künftig faktisch von der Teilnahme am System der Zielvereinbarungen ausgeschlossen.

Die neuen Anforderungen und Vorgaben im System der Zielvereinbarungen entsprechen einem Paradigmenwechsel. Weg vom erfolgreichen bottom-up-Ansatz (wo gemeinsam mit den Firmen wirtschaftliche Massnahmen in einer Zielvereinbarung festgehalten und verbindlich umgesetzt wurden) soll neu ein Top-down-Ziel von jährlich mindestens minus 2.5% CO₂-Emissionen gelten (unabhängig von der Massnahmen-Wirtschaftlichkeit). Damit wird das Konzept der bottom-up-Zielvereinbarung ausgehebelt. Dort wo die Vorgaben mangels grüner Alternativen nicht erfüllt werden können, wird die Rückerstattung der CO₂-Abgabe wegfallen, was die Produktionsstandorte mittelfristig wegen ungenügender Wettbewerbsfähigkeit existenziell gefährdet.

Der Wille des Gesetzgebers war, die Wirkung aus dem Instrument der Zielvereinbarungen zu erhöhen, indem neu allen Unternehmen der Zugang zum System der Zielvereinbarungen gewährt wird. Mit den Rahmenbedingungen, die nun in der Verordnung definiert sind, wird dieses Instrument weniger Wirkung erzielen als bislang. Es besteht die berechtigte Befürchtung, dass mit diesen Rahmenbedingungen einige Unternehmen wieder aus diesem erfolgreichen Instrument aussteigen und keine neuen dafür gewonnen werden. Das gilt es zu korrigieren und dem Willen des Gesetzgebers Folge zu leisten. Wir fordern, dass Unternehmen, die in einer vergangenen Periode bereits eine Verminderungsverpflichtung abgeschlossen haben, im Sinne einer Übergangslösung eine weitere Periode mit vergleichbaren Anforderungen anhängen können und somit für ihre bisherigen Anstrengungen nicht noch bestraft werden. Für Unternehmen, die erstmalig eine Verminderungsverpflichtung abschliessen, sollen strengere, aber dennoch realistische und wirtschaftlich tragbare Anforderungen definiert werden. Schwer vermeidbare Investitionen können nur mit hohen Investitionen in neue Infrastrukturen reduziert werden. Mit daraus resultierenden sprunghaften Emissionsreduktionen lassen sich höchstens zufällig Absenkpfade mit jährlichen Reduktionszielen einhalten. Entscheidend für den Investitionszeitpunkt ist zum einen die Abschreibungsdauer der bestehenden Infrastruktur, die Kosten der neuen Infrastruktur und natürlich die Verfügbarkeit von neuen, klimaverträglichen Energieträgern.

Die berechtigterweise ungenügende «Netto-Null-Kompatibilität» des Systems der Zielvereinbarungen ist im Rahmen der Revision CO₂-Gesetz nach 2030 anzugehen. So kann zwischenzeitlich Rechts- und Planungssicherheit gewährleistet werden.

Leitungsgebunden importierte erneuerbare Gase:

Die Wirtschaft begrüsst, dass nach Lösungen gesucht wird, leitungsgebundene importierte erneuerbare Gase für die Reduktion der CO₂-Emissionen nutzbar zu machen. Dies ist auch für die Schweizer Industrie eine wichtige Voraussetzung, um die Klimaziele zu erreichen. Damit die vorliegende Lösung überhaupt in die Praxis umgesetzt werden kann, bedarf es zwischenstaatlicher Vereinbarungen zur Übertragung der CO₂-Verminderung in die Schweiz. Die Wirtschaft erwartet, dass der Bund hier spürbare Initiative entwickelt. Bspw. sollten möglichst schnell Vereinbarungen mit Grossbritannien und Dänemark abgeschlossen werden.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Defossilisierung der Gasversorgung sind Rahmenbedingungen, die erneuerbare Gase als erneuerbare Energien anerkennen: Dazu gehören eine Förderung auf Augenhöhe mit anderen inländischen erneuerbaren Energieträgern, die Befreiung des leitungsgebunden importierten erneuerbaren Gases von der CO₂-Abgabe sowie die Vermeidung von Einschränkungen der Verbrauchssektoren.

2 Detailbemerkungen

Im Folgenden sind die für economiesuisse wichtigsten Anpassungen zu den einzelnen Artikeln zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 aufgeführt.

Art. 3

~~In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:~~

- ~~a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;~~
- ~~b. im Sektor Verkehr: höchstens 75 Prozent;~~
- ~~c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;~~
- ~~d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.~~

Kommentar:

Gemäss Art. 3 Abs. 3 des CO2-Gesetzes wird dem Bundesrat die Kompetenz übertragen, in Übereinstimmung mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festzulegen. Der Bundesrat kann, muss aber nicht von dieser Kompetenz Gebrauch machen. Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen stets dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt.

Art. 10 Abs. 6

6 Die **nationalen** Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. **Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.**

Kommentar:

Gemäss Art. 6 Abs. 3 lit. b CO2G kann der Bundesrat vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf.

Die Stiftung KliK hat sich am 29. November 2022 gegenüber der Eidgenossenschaft freiwillig verpflichtet, 2 Prozent der an sie ausgestellten internationalen Bescheinigungen stillzulegen, nachdem der Bund in Aussicht gestellt hatte, eine entsprechende Verpflichtung ab dem 1. Januar 2025 in der CO2V zu stipulieren. Diese Verpflichtung der Stiftung KliK besteht bis Ende 2030 fort, auch wenn keine solche Bestimmung in die CO2V aufgenommen wird.

Somit entsteht eine Ungleichbehandlung der Stiftung KliK gegenüber anderen Marktteilnehmern und sie wird für ihr Entgegenkommen gestraft, wenn der Bundesrat nun von seiner Kompetenz keinen Gebrauch macht, einen Abzug von 2 Prozent auf die ausgestellten internationalen Bescheinigungen vorzunehmen, wie er 2021 für Aktivitäten unter Art. 6.2 des Pariser Übereinkommens an der Klimakonferenz COP26 in Glasgow dringend empfohlen hat.

Art. 14a Abs. 1, 3 und 4

1 Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab

dem 1. Januar ~~2026~~ **2027** im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben.

3 Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen **und international etablierten Standards.**

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird. **Dieser Rechner muss auf gefestigten, wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie international etablierten Standards gemäss Absatz 3 basieren.**

(neu) **7: CO₂ Minderungen aus der Nutzung von erneuerbaren Treibstoffen, Verbesserungen im Flugbetrieb sowie Investitionen in Negativemissionen sollen in der Berechnung berücksichtigt werden.**

Kommentar:

Abs 1: Die Übergangsfrist ist zu kurz, u.a. weil Personalausbau notwendig ist und einheitliche Berechnungsstandards etabliert werden müssen. Daher gilt es die Übergangsfrist zu verlängern, damit diese praktikabel sind.

Abs. 2 und 3: Art. 14a sieht eine Angabe der Emissionen in den Flugangeboten vor. Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Des Weiteren sollen weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, welche in der oberen Troposphäre und der unteren Stratosphäre ausgestossen werden, ebenfalls berücksichtigt werden. Die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse reichen nach heutigem Stand nicht aus, um die Emissionen und Effekte weiterer klimawirksamer Schadstoffe in ein konkretes Flugangebot quantitativ einfließen zu lassen.

(neuer) Abs. 7: Eine Sensibilisierung der Flugreisenden bezüglich der Emissionen des Luftverkehrs wird begrüsst. Dabei ist es wesentlich, dass Minderungsmaßnahmen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Art. 23 Abs. 1

1 Importeure von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern müssen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ~~vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen eines Fahrzeugs~~ die Daten bekanntgeben, die für dessen Zuweisung zum Importeur und für die Berechnung einer allfälligen Sanktion erforderlich sind. **Es sind auch quantifizierte CO₂-Mengen, anstelle von Einzelfahrzeugen, von einem Grossimporteur auf den anderen innerhalb des Kalenderjahres übertragbar.**

Kommentar:

International ist der Handel mit CO₂-Zertifikaten zum Standard geworden. 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 selbst importieren, gleichermaßen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion durch die CO₂-Börsen übernehmen werden.

Art. 26a Verminderung durch Erdgas und Biogas

Kommentar:

Der Verweis in Art. 26a Abs. 1 auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV stellt einen unnötigen Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz dar. Die Behandlung der Brennstoffarten wird sinnvoller in der CO₂-Verordnung geregelt, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Auswirkungen und nicht um die Energieeffizienz als solche geht. Art. 26a ist entsprechend anzupassen, wobei im Sinne der Investitionssicherheit und eines effizienten Vollzugs weiterhin ein pauschaler Reduktionswert von 20% gelten soll. Darüber hinaus soll die Logik von Art. 26b optional auch auf Art. 26a angewendet werden können, d.h. mittels Bescheinigungen soll auch ein höherer Biogasbezug nachgewiesen und entsprechend angerechnet werden können.

Art. 26a Abs. 1 ist dahingehend anzupassen, dass sowohl ein pauschaler Reduktionswert von 20% als auch ein individueller Reduktionswert angewendet werden kann. Ein individueller Reduktionswert erfordert den Nachweis eines höheren Biogasbezugs. In der Folge ist der Teilsatz mit dem Verweis auf die EnV (SR 730.02) zu streichen.

Art. 26b Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Kommentar:

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd einzuarbeiten wie erneuerbare synthetische Treibstoffe. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff);
- erneuerbare gasförmige synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff);
- erneuerbare biogene Stoffe (inkl. HVO)

eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen.

Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissions-reduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern (falls genügend Energie bereitgestellt werden kann).

Art. 26c Erleichterungen bei ~~rein~~ elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (**Steckerfahrzeuge**) für die Jahre 2025 ~~und bis~~ 2029 und für die Jahre 2030 bis 2034

1 Überschreitet der Anteil der ~~rein~~ elektrisch angetriebenen Fahrzeuge an einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs in den Jahren 2025 ~~und bis~~ **2029 und 2030 bis 2034** die folgenden Prozentsätze, so wird bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte im betreffenden Jahr eine Verminderung in der Höhe nach Absatz 2 gemacht:

- a. ~~im~~ **Ab** Referenzjahr 2025:
 1. 17 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,
 2. 6 Prozent für schwere Fahrzeuge,
 - 3. 25 Prozent für Personenwagen;**
- b. ~~im~~ **Ab** Referenzjahr 2030:
 1. 30 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,
 2. 10 Prozent für schwere Fahrzeuge,
 - 3. 50 Prozent für Personenwagen.**

2 Die Verminderung entspricht der Höhe der Überschreitung, höchstens aber:

- a. 5 Prozent für **Personenwagen**, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper;
- b. 3 Prozent für schwere Fahrzeuge.

Kommentar:

Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind bei der Umsetzung der Gesetzesrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche betreffend den Emissionsvorschriften mit den Zielen der EU-Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässer CO2-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren und ein (neuer) unerwünschter Swiss Finish geschaffen wird – zu Lasten der Schweizer Konsumenten. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF- und SNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.

Die vorgelegten Bestimmungen werden laut Hochrechnungen des VFAS in den Jahren 2025 bis 2029 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 300 Millionen Schweizer Franken (optimistische Berechnungsgrundlage) bis 550 Millionen Schweizer Franken (pessimistische Berechnungsgrundlage) führen. Dies bedeutet, dass das BAFU für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu zusätzlichen massiven Sanktionszahlungen führt. Diese Haltung widerspricht dem Ziel, dass die Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umgesetzt werden, wie die Vorschriften in der EU.

Art. 66a Abs. 1

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswort der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel);~~ oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswort der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Kommentar:

Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO2-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down 2.5% pro Jahr ist, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch (und auch nicht zielführend). Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar.

Weiterer Punkt: Der Anschluss an ein Fernwärmenetz ist nicht als Massnahme anrechenbar. Das war bereits in der Vergangenheit ein Fehlanreiz (das Unternehmen kann nichts ans Ziel anrechnen, wenn es sich an die Fernwärme anschliesst) und sollte korrigiert werden. Wenn sich ein Unternehmen z.B. an einen Seewasserverbund anschliesst, ist diese Massnahme nicht anrechenbar und es muss eine

hohe Sanktion zahlen, auch wenn es CO2-frei wird. Für viele Unternehmen (bspw. in der Stadt Zürich) ist der Anschluss an einen Verbund die einzige mögliche Massnahme zur Substitution von Gas/Öl.

Art. 66a Abs. 3

3 Für die Festlegung des Treibhausgaseffizienzziels oder des Massnahmenziels werden alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu ~~sechs vier~~ Jahren berücksichtigt. Bei Infrastrukturmassnahmen, insbesondere bei Massnahmen an Gebäuden, an langlebigen Anlagen und an Anlagen, die auf mehrere Produkte oder Prozesse ausgerichtet sind, gilt eine Amortisationsdauer von bis zu ~~zwölf~~ acht Jahren.

Kommentar:

Die ist eine Verschärfung gegenüber der bisherigen Verminderungsverpflichtung. Diese Verschärfung verhindert den Einstieg der Unternehmen in den Zielvereinbarungs-Prozess, dies entgegen den Absichten von Parlament/Gesetzgeber, welche eine Öffnung des Prozesses für alle Unternehmen beabsichtigen. Ziel muss sein, möglichst viele Unternehmen für den Zielvereinbarungs-Prozess zu gewinnen, damit die Unternehmen nebst der Verminderungsverpflichtung für weitere Massnahmen sensibilisiert werden können. Die Payback-Zeiten sind keine statischen Grössen. Einerseits sind die Energiepreise derzeit hoch und andererseits gibt es Kostendegressionen bei den Massnahmen, was beides bei Beibehaltung der Payback-Zeiten bereits zum mehr umzusetzenden Massnahmen führt.

Art. 67

Eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel können die folgenden Betreiber von Anlagen eingehen:

- a. Betreiber, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von mindestens ~~500~~ 100 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben; oder
- b. Betreiber, die nach Artikel 39 EnG18 die Rückerstattung des Netzzuschlags beantragen wollen.

Art. 68

Eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel können Betreiber von Anlagen eingehen, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von in der Regel maximal 1500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben.

Kommentar:

Art. 67 und 68: Die Grenzwerte in tCO₂ für die Modellwahl sind willkürlich gesetzt. Wenn sie auf Verordnungsstufe definiert werden, kann es keine Ausnahmen geben. Das führt dazu, dass Unternehmen mit der neuen Periode das Modell wechseln müssen, obwohl sie bisher sehr gut mit dem bisherigen Modell gefahren sind. Die Grenzwerte sind daher aus der Verordnung zu entfernen und auf Stufe Vollzugsmitteilung zu regeln.

Ansonsten gilt es den Grenzwert für das Treibhausgaseffizienzziel auf mindestens 100 Tonnen zu definieren und den Grenzwert für das Massnahmenziel wie bisher mit «in der Regel» zu definieren. Gerade im Bereich zwischen 100 bis 500 Tonnen CO₂eq pro Jahr gibt es eine hohe Anzahl an Unternehmen, die eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel eingehen können.

Art. 68a Abs. 2

(...)

2 Die Zielvereinbarung der Gemeinschaft nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG19 muss alle Standorte der beteiligten Betreiber, ~~jedoch höchstens 50 Standorte~~ umfassen.

Kommentar:

Die maximale Anzahl Standorte von 50 ist willkürlich und verhindert unter Umständen die Fortführung von gut funktionierenden und die Bildung von neuen, sinnvollen Emissionsgemeinschaften. Die Begrenzung ist aus der Verordnung zu streichen.

Art. 69 (neuer) Abs. 6

6 Zielvereinbarungen resp. Verminderungsverpflichtungen werden grundsätzlich innerhalb von maximal 3 Monaten nach deren Einreichung durch den Anlagenbetreiber auditiert.

Kommentar:

Für die Einhaltung einer Verminderungsverpflichtung sind bei den Unternehmen zunehmend grössere, aus der Unternehmensstrategie abgeleitete, Investitionen notwendig. Dies setzt Planungs- und Investitionssicherheit voraus. Diese ist nicht gegeben, wenn Zielvereinbarungen erst irgendwann innerhalb ihrer 10 Jahre-Laufzeit auditiert werden. Eine Verminderungsverpflichtung muss unbedingt bis spätestens 3 Monate nach ihrer Einreichung auditiert werden. Eine spätere, nachträgliche Korrektur oder rückwirkende Anpassung einer Verminderungsverpflichtung durch das BAFU muss ausgeschlossen werden.

Art. 72b

~~**Der Dekarbonisierungsplan muss von einer registrierten Beraterin oder einem registrierten Berater nach Artikel 9 der Klimaschutz-Verordnung vom xx.yy.zzzz verifiziert werden.**~~

Kommentar:

Der Artikel 72b soll gestrichen werden. Das BAFU/BFE muss die Dekarbonisierungsfahrpläne selbst verifizieren und nicht an Dritte (Kosten zu Lasten der Unternehmen) auslagern. Wenn Unternehmen diese Pläne mit Unterstützung von zertifizierten Beratern (nicht nur von der EnAW oder act) erstellen, sollten diese qualitativ genügend sein und ein Verifizieren nicht viel Aufwand verursachen (vgl. Verifizierung der Zielvereinbarung durch das BAFU). Ansonsten würde die Verwaltung die Berater bestimmen (Registrierung), aber die Unternehmen würden die Verifizierung bezahlen müssen, was nicht akzeptabel ist. Falls der Dekarbonisierungsfahrplan von einem registrierten Berater auf Kosten des Unternehmens (siehe Begleitbericht) verifiziert werden müsste, wäre das wieder eine zusätzliche Hürde.

Art. 72d Bst. b

Nicht an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden:

(...)

- b. Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe **für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e** gewährt wurden.

Kommentar:

Diese Formulierung schliesst sämtliche Finanzhilfen aus, auch z.B. von Gemeinden und Kantonen oder privatwirtschaftlichen Stiftungen/Organisationen. Das ist weder verständlich noch nachvollziehbar. Daher sollte sie auf Finanzhilfen für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e beschränkt werden.

Zur praktischen Umsetzung: Da Massnahmen, für die eine Finanzhilfe für neuartige Technologien und Prozesse gemäss Artikel 6 KIG gewährt wurde, nicht in die Definition des Verminderungsziels einfließen, bzw. aus diesem Ziel entfernt werden, sollte die notwendige Flexibilität für Unternehmen geschaffen werden, die sich zu einem späteren Zeitpunkt für eine solche Förderung entscheiden. In Anbetracht der dynamischen Entwicklungen in der Technologie sowie der sich ständig ändernden Marktbedingungen ist es für Unternehmen unerlässlich, ihre Fahrpläne und Verminderungsverpflichtungen möglichst flexibel anpassen zu können. Dies ermöglicht ihnen, auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse, technische Fortschritte oder Änderungen in der regulatorischen Umgebung zu reagieren. Letztlich unterstützt diese Flexibilität nicht nur die Unternehmen selbst, sondern auch die Erreichung übergeordneter Umweltziele, indem sie Anreize für Innovation und nachhaltige Entwicklung schafft.

Art. 72e

1 Hat ein Betreiber das in der Verminderungsverpflichtung festgelegte Treibhausgas-effizienz- oder Massnahmenziel in der Zeitspanne 2025–2030 **oder 2030-2040** nicht erreicht, so kann er sich auf Gesuch hin nationale und internationale Bescheinigungen im Umfang von ~~2.5~~ **4.5** Prozent der Treibhausgasemissionen der Jahre 2025–2030 **oder 2030-2040** an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung anrechnen lassen.

Kommentar:

Ein flexibler Mechanismus zur Zielerreichung in Form von Anrechnung von Bescheinigungen ist nur bis 2030 möglich. Ein solcher Mechanismus muss auch für die Teilperiode 2030-2040 eingebaut werden. Ferner ist nicht nachvollziehbar, warum der bisherige Wert von 4.5 Prozent auf 2.5 Prozent reduziert werden soll. Flexibilität für Unternehmen ist dabei wichtig und entscheidend.

Art. 73a Abs. 1 Bst. c

c. in den Anlagen für die Tätigkeit im Regelbetrieb keine fossilen ~~Brennstoffe~~ **Regelbrennstoffe** mehr energetisch genutzt werden;

Kommentar:

Das Austrittskriterium soll nur für die eingesetzten Regelbrennstoffe gelten. Fossile Brennstoffe, wie beispielsweise Lösungsmittel oder Destillationsrückstände, die als Nebenprodukte in der Produktion anfallen und fachgerecht durch eine Verbrennung entsorgt werden müssen, sollten in Bezug auf die Entlassung von einer Verpflichtung zur Emissionsminderung eine Sonderbehandlung erfahren und von Artikel 73a Absatz 1 Buchstabe c ausgenommen werden. Dies betrifft auch die thermische Behandlung von VOC. Dies liegt daran, dass sie – im Gegensatz zu herkömmlichen Regelbrennstoffen – nicht einfach durch umweltfreundlichere Alternativen ersetzt werden können. Der Grund dafür ist, dass Ersatzbrennstoffe nicht primär zur Energiegewinnung hergestellt werden, sondern als unvermeidliche Nebenprodukte industrieller Prozesse entstehen. Eine thermische Verwertung dieser Stoffe ist deshalb die einzige sinnvolle Möglichkeit, diese Produktionsreste im Rahmen der Entsorgung zu nutzen.

Art. 89 Abs. 3

Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

(...)

g. Für das Jahr 2031: 52 Prozent

h. Für das Jahr 2032: 54 Prozent

i. Für das Jahr 2033: 56 Prozent

j. Für das Jahr 2034: 58 Prozent

k. Für das Jahr 2035: 60 Prozent

Kommentar:

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dieses wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten wird. Idealerweise beträgt der Förderhorizont mindestens zehn oder mehr Jahre.

Mit der Totalrevision des CO₂G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Die Ablehnung des totalrevidierten CO₂G durch das Stimmvolk im Juni 2021 hat diesen Zeitplan obsolet gemacht. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts bis mindestens 2035 erforderlich.

Art. 91 Abs. 2

~~Für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Inland des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden.~~

Kommentar:

Die Bestimmung führt erstens zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz. Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in seinem NDC («Nationally Determined Contributions») ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis 2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht.

Der Bundesrat schlägt mit vorliegendem Artikel eine hybride Lösung vor, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland wird reduzieren müssen, wenn sie ihr deklariertes Emissionsziel erreichen will, sollen demzufolge auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was jeder Logik entbehrt.

Die Bestimmung bringt auch sachliche Inkonsistenzen mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend und sachlich nicht gerechtfertigt.

Art. 92a

Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf, wobei eine Anrechnung mittels Herkunftsnachweis möglich ist.

Kommentar:

Gerade zu Beginn der Skalierung, während die Produktionsmengen noch gering und die Versorgungskonzepte nicht etabliert sind, macht eine geografisch gebundene Nutzung von SAF keinen Sinn. Um erhebliche Transportkosten sowie unnötige CO₂-Emissionen zu vermeiden, gilt es für die Nutzung von SAF einen Zertifikatshandel (ein sogenanntes «Book & Claim» System) nach Vorbild des Strommarktes

zu etablieren. Unter einem Book & Claim System wird die Nutzung von SAF über einen Zertifikatshandel möglich und bilanziell anrechenbar – unabhängig vom Ort der Betankung.

Ein solches Konzept würde grosse administrative und umweltbezogene Vorteile bieten. Die Schweiz sollte dabei ein anschlussfähiges System zur bilanziellen SAF-Anrechnung etablieren und sich mit der EU für die Schaffung eines gemeinsamen Book & Claim Systems einsetzen. Zentral dabei ist, ein administrativ einfaches System zu etablieren, welches über effektive Kontrollmechanismen verfügt sowie Betrug und Doppelzahlungen verhindert.

Art. 92b

Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während ~~XX~~ **24** Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.

Kommentar:

Die CO₂-Verordnung definiert in Art. 92b keine minimale oder maximale Dauer der Anrechenbarkeit eines gültigen Herkunftsnachweises. Wir schlagen vor, dass ein gültiger Herkunftsnachweis bis mindestens 24 Monate nach Lieferung der Charge eingesetzt werden kann. Das jährliche Reporting der Emissionen in ETS wird bis zum 31. März des darauffolgenden Jahres eingereicht. Es macht Sinn, dass auch der Herkunftsnachweis mindestens bis zu diesem Datum oder gar darüber hinaus gültig sein sollte, damit einerseits ein allfälliges Reporting der Herkunftsnachweise im Gleichschritt getätigt werden kann und die Herkunftsnachweise bis zur Freigabe der Behörden gültig sind.

Art. 92d-g

Kommentar:

Wie einleitend in den allgemeinen Bemerkungen geschrieben, begrüsst die Wirtschaft Bestrebungen, die dazu führen, leitungsgebunden importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie anzuerkennen. Die bereits hohen gesetzlichen Anforderungen werden in der vorliegenden Verordnung in einem derart aufwendigen projektbezogenen Gesuchsverfahren umgesetzt, dass die Praxistauglichkeit der Massnahme arg in Frage gestellt ist. Ziel müssen zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz sein, damit die CO₂-Verminderung der in die Schweiz exportierten erneuerbaren Gase grundsätzlich nur in der Schweiz angerechnet wird. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden.

Art. 92d Abs. 3

~~3 Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen. Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen.~~

Kommentar:

Diesen Nachweis verlangt das Gesetz (Art. 15 Abs. 3), aber keine weiteren Formalitäten.

Art. 92e Abs. 2

~~2 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindern-
gen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen
durch.~~

Kommentar:

Es braucht keine zusätzliche Prüfung durch das BAFU, wenn eine Bestätigung des Partnerstaates ge-
mäss Art. 92 Abs. 3 vorliegt.

Art. 92f Abs. 1 (neuer) Bst. c.

- c. Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminde-
rung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der
verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internati-
onale Bescheinigungen aus.

Kommentar:

Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine
Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pau-
schale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Art. 113c Abs. 1

1 Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneu-
erbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Bio-
methan aufbereiten.~~

Kommentar:

Nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan
beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Er-
weiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig
von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 Bst.d rev-CO₂-Gesetz). Daher soll diese Ein-
schränkung gestrichen werden.

Weiterer Punkt: Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren
Gasen und dem erheblichen Anteil an CO₂-Abgaben, welche die Schweizer Gasversorger auf dem
Weg zur klimaneutralen Gasversorgung auf das verbleibende fossile Gas entrichten, ist der vorgese-
hene Anteil von 5 Mio. Franken an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuer-
bare Energien von 45 Mio. Franken nicht akzeptabel. Ein höherer Beitrag würde die Verfügbarkeit von
erneuerbaren Gasen im Netz auch für industrielle Dekarbonisierungszwecke erhöhen. Deshalb sollte
eine Erhöhung der Fördermittel auf jährlich 10 Mio. Franken vorgesehen werden.

Art. 127a, (neuer) Abs. 4

4 Für Massnahmen nach Art. 127a werden maximal 10% der Erlöse aus der Versteigerung von
Emissionsrechten für Anlagen verwendet.

Kommentar:

Bei der Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten muss der Fokus auf zu-
sätzlichen Emissionsreduktionen, resp. bei der Finanzierung der notwendigen Transportinfrastrukturen
zum Abtransport von abgedichtetem CO₂ liegen.

Entsprechend sind die Erlöse hauptsächlich für Massnahmen in Anlagen im EHS zu verwenden, also für Massnahmen nach Art. 127c.

Art. 127b (neuer) Abs. 3

3 Können für ein Vorhaben im Bereich Anpassungsmassnahmen und Vermeidung von Schäden auch andere staatliche oder kantonale Subventionen beansprucht werden, ist eine zusätzliche Förderung gemäss Art. 127a unzulässig.

Kommentar:

Um die Konsistenz zu anderen Fördersystemen sicher zu stellen, sind keine Mehrfachforderungen möglich, Mitnahmeeffekte sind auszuschliessen.

Art. 127f

Das BAFU zahlt die Finanzhilfen ~~nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus~~ **bei Umsetzungsbeginn der Massnahme ganz oder zumindest teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen wieder an das BAFU zurückerstattet.**

Kommentar:

Die vorgeschlagene staatliche Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen, welche am EHS teilnehmen müssen, wird begrüsst. Diese Initiative unterstützt und fördert die bereits laufenden Diskussionen und Arbeiten innerhalb der Schweizer Industrie für geeignete Massnahmen und die praktische Umsetzung in den Werken. Allerdings stellt sich die Auszahlung der Finanzhilfen erst bei Vorlage eines Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme als unglücklich dar, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. In Anbetracht der bei unseren Mitgliedunternehmen benötigten Investitionssicherheit schlagen wir die obenstehende Änderung des Artikels 127f bezüglich der Auszahlung (oder zumindest Teilauszahlung) der Finanzhilfen für Massnahmen zur Dekarbonisierung vor. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Art. 146af

~~1 Für Kleinimporteure von Personenwagen sowie Lieferwagen und leichten Sattel-schleppern gelten bis zum xx.yy.2025 für die Steigung der Zielwertgeraden (a) gemäss Anhang 4a die Worte gemäss bisherigem Recht.~~

~~2 Für Kleinimporteure gelten die Bestimmungen von Artikel 17b Absatz 2 und Artikel 17c Absatz 2 bis zum xx.yy.2025 in den bisherigen Fassungen.~~

Kommentar:

Hier wird eine Gleichbehandlung der wirtschaftlichen Akteure verletzt. Die vorgeschlagene Regelung nützt allein den Kleinimporteuren. Die Ungleichbehandlung schadet dem Wettbewerb. Die vorgeschlagenen Änderungen auf den XX.YY.2025 bringen für den Automobilmarkt ein Risiko der Ungleichbehandlung mit sich. Entsprechend ist auf die Anpassungen zu verzichten. Es wird ein Inkrafttreten der Verordnung auf den 01.01.2025, ohne Rückwirkung erwartet. Dies sollte aufgrund des Vernehmlassungsendes vom 17. Oktober 2024 realisierbar sein.

Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 30.06.2025 terminiert werden.

Anhang 3, Art. 5 Abs. 1 Bst f

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

(...)

- f. Strom als Brennstoffersatz für Prozesswärme; ausgenommen ist die Verwendung in Wärmepumpen oder wenn ~~die Herkunft des verwendeten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen garantiert wird~~ der verwendete, allenfalls CO₂-belastete Strom nachweislich zu Emissionsreduktionen gegenüber dem substituierten fossilen Prozess führt.

Kommentar:

Um die Anreize zur Elektrifizierung von heute mit fossilen Energien befeuerten Prozessen zu erhöhen, ist es nicht zwingend, dass teurer, CO₂-freier Strom verwendet wird, sondern dass eine deutliche Emissionsreduktion gegenüber dem substituierten fossilen Prozess resultiert. Der Stromsektor hat selber auch Dekarbonisierungsziele.

Anhang 4a, Ziffer 1.3 Bst. a

a. Steigung der Zielwertgeraden:

bei Personenwagen: ~~-0.0144~~ **0.0333** in den Jahren 2025 bis 2029; ~~-0.0076~~ **0.0144** ab 2030

bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern:

In den Jahren 2025 bis 2029: 0.1064 ~~für Fahrzeuge oder Flotten mit einem Leergewicht grösser Mt 2; 0.0848 für solche mit einem Leergewicht kleiner oder gleich Mt 2~~

Ab 2030: ~~0.1064~~ **0.0848** ~~für Fahrzeuge oder Flotten mit einem Leergewicht grösser Mt 2 ist; 0.0499 für solche mit einem Leergewicht kleiner oder gleich Mt 2~~

Kommentar:

Unter Berücksichtigung der zunehmenden Verbreitung von Plug-In Hybriden, Hybriden und Elektrofahrzeugen wird eine negative Steigung der Zielwertgeraden bei den CO₂-Emissionsvorschriften als kontraproduktiv angesehen. Mit zunehmendem Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen reduziert sich die individuelle Zielvorgabe, dies untergräbt das übergeordnete Ziel der CO₂-Reduktion und der Förderung der Elektromobilität. Von einer zweigeteilten Regelung der Zielwertgeraden ist abzusehen; das erschwert den Vollzug für das BFE, für die Importeure bestünde durch Veränderungen des Pools das Risiko in die höhere Klasse eingeteilt zu werden. Aus Gründen der Planungssicherheit (Umklassierung könnte massive Sanktionen auslösen) ist von der Zweiteilung der Zielwertgeraden nach Leergewicht abzusehen. Die Emissionsvorschriften für Neuwagen sollten grundsätzlich so konzipiert werden, dass die Importeure nicht ohne eigenes Verschulden Sanktionszahlungen leisten müssen. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF- und SNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden. Die vorgelegten Bestimmungen werden laut Hochrechnungen des VFAS in den Jahren 2025 bis 2029 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 300 Millionen Schweizer Franken (optimistische Berechnungsgrundlage) bis 550 Millionen Schweizer Franken (pessimistische Berechnungsgrundlage) führen.

Anhang 6, Ziffer 10

Kommentar:

Dort ist derzeit die Verpflichtung zur Teilnahme am EHS von Anlagen u.a. zur Herstellung von Zementklinker geregelt. Da sich in der Zukunft der Fokus der Zementindustrie noch weiter in Richtung Produktion von umweltfreundlichen und klinkerreduzierten Zementen mit neuen Zusatz- und Zuschlagstoffen (z.B. kalzinierte Tone) verlagern wird, ist es von zentraler Bedeutung, dass auch das EHS in diesem Punkt weiterentwickelt wird. Das EU-ETS wird ab 01.01.2026 eine neue Benchmark einführen, unter welcher die Produktion von grauem Zementklinker und «anderen hydraulischen Bindemitteln» zusammengefasst ist. Für die Schweizer Zementindustrie ist es zentral, dass diese - zukünftig in der EU geltende - Regulierung ebenfalls in das Schweizer EHS übernommen wird, damit die Äquivalenz der beiden Systeme gewährleistet bleibt, die Unternehmen im internationalen EU-Vergleich wettbewerbsfähig bleiben und wichtige Innovationen auf dem Weg zur Erreichung des Netto-Null-Ziels nicht ausgebremst werden.

Anhang 8, Ziffer 1

Kommentar:

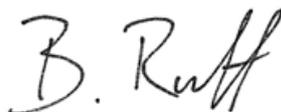
Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für teilnahmepflichtige Anlagen (Anhang 8, Ziff. 1) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir fordern hier eine weniger drastische Reduktion; z.B. eine gleichmässige - jedoch nicht weniger ambitionierte - Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030. Durch diese geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO2-intensiven Industriezweige vermieden, jedoch trotzdem die Stellschraube spürbar angezogen, um CO2-Emissionen zu verringern. Dank dieses Modells können die EHS-Teilnehmer weiterhin wichtige Investitionen in Dekarbonisierungsmassnahmen parallel tätigen und die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten wird ebenfalls verringert. Für eine konkrete Anpassung des Anhangs 8, Ziffer 1 Bst. a und b verweisen wir auf die Stellungnahme unseres Mitglieds cemsuisse, die wir in diesem Punkt unterstützen.

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

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung,
Bereichsleiter Infrastruktur,
Energie und Umwelt



Beat Ruff
Leiter Energie- und Klimapolitik



Herr Bundesrat Röstli
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 21. Oktober 2024 sgvd-pa/ap

Vernehmlassungsantwort: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgvd über 230 Verbände und über 600 000 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.

Mit Publikation vom 26. Juni 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Allgemeine Bemerkungen

Der sgvd steht der Vorlage kritisch gegenüber. Von zentraler Bedeutung ist, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiessen gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten (auch von ausserhalb der EU) führen bzw. diese weiter fördern. Dies ist nur ungenügend gegeben.

Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind bei der Umsetzung der Gesetzesrevision die Unterschiede innerhalb der EU zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche mit den Zielen vergleichbarer EU-Mitgliedstaaten übereinstimmen würden (u. a. Marktgrösse, Kaufkraft, Topographie).

Weiter gehören bei der Förderung gleich lange Spiesse für alle Energieträger dazu, die klimaneutral sind und zur Defossilisierung beitragen. Weiter ist darauf zu verzichten, die geförderte Verwendung klimaneutraler Energieträger auf bestimmte Verbrauchssektoren einzuschränken.

Das Wichtigste in Kürze**Artikel 3 Streichung**

Emissionen sind stets dort einzusparen, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt.

Artikel 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1 Änderung

Der Zusatz «...und mittels Messungen bestätigt werden.» ist zu streichen.

Artikel 23 Ergänzung

Pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels für die Strassenmobilität. Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen.

Artikel 26a Änderung

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll.

Artikel 26b Ergänzung

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesem Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten.

Artikel 66a Abs. 1 Streichung

Die Teilsätze (2.5 %) sind zu streichen.

Artikel 89 Abs. 3 Änderung

Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035.

Artikel 92d Ergänzung

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden.

Artikel 146af Streichung

Der Artikel sollte gestrichen werden, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben.

Anhang 4a, Ziffer 1.3 Änderung

Die Erleichterungen sind auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen. Die Übergangsfrist soll bis zum 31.12.2025 gelten.

Anhang 8, Ziffer 1 Änderung

Durch eine geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden.

Spezifische Bemerkungen

1. Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Artikel 3

Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen stets dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt. Der Artikel ist deshalb zu streichen.

Alternativ: Artikel 3, lit. b

Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75 % per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO₂-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch. Das Sektorziel des Verkehrs ist auf 85 % anstelle von bisher 75 % anzupassen.

Artikel 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen ja genau über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrössen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen. Der Zusatz «...und mittels Messungen bestätigt werden.» ist zu streichen.

Artikel 5a, Abs. 1 lit. b

Der Begriff der Technologie ist zu unscharf, die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist zu restriktiv. Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU Programme und Projekte aktuell zuordnet.

Artikel 6 Abs. 2 lit. n Ziff. 3 sowie Anhang 2a, Ziff. 3

Der Kreis der zu Befragenden ist einzuschränken auf die direkt Betroffenen, da sich sonst beliebige Gruppen für betroffen erklären können und einbezogen werden müssen, ohne dass sie tatsächlich direkt vom Projekt betroffen sind.

Artikel 17a Abs. 2 / 17b Abs. 2 / 17c Abs. 2 / 17cbis Abs. 2

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen ist nachvollziehbar. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke ist nicht präzise; es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (z. B. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz). Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist nur die Zertifizierung des Basisfahrzeuges relevant. Die Aufbaulösung des Fahrzeuges ist nicht relevant für die Ermittlung des Flottenausstosses, da allfällige Aufbaulösungen nicht im Verantwortungsbereich des Herstellers liegen, sondern beim Käufer/Nutzer.

Artikel 17d Abs. 3

Die aktuelle Regelung der übernommenen Inverkehrsetzung aus dem Ausland mit einer kurzen Nutzungsdauer kann zu einer Umgehung der Regulierung führen, wenn in der Schweiz durch Preisverzerrung fossil betriebene Fahrzeuge eingeführt werden. Es sollte sich kein Sekundärmarkt entwickeln, der sich ausserhalb der Lenkungsabgabe bewegt.

Die Formulierung ist deshalb so zu wählen, dass die Fristsetzung (Inverkehrsetzung) sowie die Laufleistungsparameter (Mindestkilometerleistung) für alle Fahrzeugkategorien (Personenwagen, Lieferwagen, leichte Sattelschlepper und schwere Fahrzeuge) gleichwertig gelten.

Artikel 17e

Als Referenzjahr wird das Kalenderjahr, für das die Erreichung der individuellen Zielvorgabe überprüft wird, angenommen. Bei Nutzfahrzeugen erfolgt aber gemäss (EU) 2019/1242, Ziffer 33, der Bewertungszeitraum Juli bis Juni. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung.

Es ist der Bezug der Quelldaten zu berücksichtigen: Für die Bewertung der Emissionswerte schwerer Fahrzeuge ab 01.07.2025 beginnend und jeweils für die Perioden Juli bis Juni rollierend, analog den Vorschriften in der EU.

Artikel 17g

Die Priorisierung (in der Logik der Definition des Importeurs) sollte in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird. Falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollten, ist es der Fahrzeughalter.

Artikel 23

Im Hinblick auf Kompensationsmöglichkeiten des Luftverkehrs fehlt für die Strassenmobilität die pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels. Die konsequente Handhabung müsste eine Abtretung über einen vollen Bemessungszeitraum ermöglichen. Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen und im Rahmen des Referenzjahres zu bescheinigen. Dazu soll ein nationales Emissionshandelsregister geführt werden.

Artikel 23a Abs. 2

Wie zu Artikel 17e vorgängig festgehalten, besteht ein Periodenproblem gegenüber von (EU) 2019/1242, wenn die Schweiz auf die Formulierung «bis zum 31. März des auf das Referenzjahres folgenden Jahres» beharren würde. Die Formulierung ist auf «bis zum 30. September nach Ablauf des Bewertungszeitraums gemäss Art. 17e» zu ändern.

Artikel 23 Abs. 3 (neu)

In der EU besteht die Möglichkeit, dass für leichte Nutzfahrzeuge, welche einen Auf- oder Umbau erhalten, die CO₂-Werte nachgerechnet und nachgereicht werden können. Da diese Möglichkeit in der Schweiz auch besteht, wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, dies in der neuen/geänderten Verordnung aufzunehmen: Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit Mehrstufen-Typengenehmigung nach Art. 3 Ziffer 8 der Richtlinie 2007/46/EG oder nach Art. 3 Ziffer 8 der Verordnung (EU) 2018/858, welche als Fahrgestell oder Brücke vor der ersten Inverkehrsetzung ihren endgültigen Aufbau erhalten und auf einem schweizerischen Datenblatt/Typengenehmigung, einem COC oder eCOC mit einer Einzelabnahme basieren, können mit nachgerechneten WLTP-Verbrauchswerten mittels Berechnungstool der Verordnung EU 2017/1151 für den CO₂-Ausstoss nach der Interpolationsmethodik abgerechnet werden.

Artikel 25a

Gemäss Europäischer Union (EU) 2019/1242 müssen die VECTO-Daten ab dem 01.07.2025 verfügbar gemacht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Daten für das erste Halbjahr 2025 (d.h. erstes Implementierungs-Halbjahr) nicht vollständig zur Verfügung stehen werden. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung. Falls der Importeur für Fahrzeugzulassungen zwischen 01.01.2025 und 30.06.2025 nicht die geforderten VECTO-Daten bescheinigen kann, sollen die Flotten-Durchschnittsdaten der Kategorien aus dem zweiten Halbjahr auch auf das Volumen des ersten Halbjahres 2025 angewendet werden.

Artikel 25a Abs. 2

Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht. Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO₂-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies:

a. Für Fahrzeuge, die im Betrieb CO₂ ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a Ziffer 3.3;

b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Artikel 26

Ökoinnovationen können von den Fahrzeugherstellern eindeutig deklariert werden. Der Importeur kann sie bei seinen CO₂-Deklarationen berücksichtigen. Bei mehrstufigen Fahrzeugen besteht eine Lücke für die Aufbaulösung und die Zertifizierung derselben kann schwierig sein. Massgebend für die Bestätigung von Ökoinnovation soll die Bescheinigung des Fahrzeugherstellers ungeachtet allfälliger zusätzlicher Lösungen für Aufbauten bei mehrstufigen Fahrzeugen sein. Schwere Fahrzeuge sind in diese Regelung einzuschliessen.

Artikel 26a

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100 %igen Biogas-Betrieb sicherzustellen. Der Bezug auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV (SR 730.02) stellt einen unnötig komplizierten Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz her. Sinnvoller ist die Regulierung der Kraftstoffart-Behandlung in der CO₂-Verordnung, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Effekte geht und nicht um Energieeffizienz als solches.

Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder ein pauschalisierter Reduktionswert von 20 % festgelegt wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen) für alle Fahrzeugarten: Der Art. 26a, Abs. 1 CO₂-Verordnung ist, so anzupassen, dass der Teilsatz mit Querverweis zur EnEV (SR 730.02) gelöscht wird. In der Folge ist Art. 12a EnEV (SR 730.02) vollständig zu löschen, da dieser in der CO₂-Verordnung geregelt würde.

Artikel 26b

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können.

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]) und erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden

[HVO]) eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen. Es ist nicht die Formulierung «kann der Importeur beantragen» zu wählen, sondern «kann der Importeur anrechnen lassen».

Artikel 26c

Die Regelung ist auf jeweils Fünfjahresperioden auszuweiten, auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g CO₂/km sind in die Berechnung einzubeziehen. Zudem ist die Regelung für neue Personenwagen von der EU zu übernehmen.

- Die Erleichterungen für die Zielwerterreichung 2025 und 2030 ermöglicht in diesen beiden Implementierungsjahren eine Anrechnung. Das ist marktverzerrend, weil es Hersteller gibt, die davon profitieren (aufgrund des Produktänderungszyklus) und andere nicht. Die Erleichterungen zur Zielerreichung auf die nächsten Implementierungsjahre 2025 und 2030 ist auf die Perioden 2025-2029 und 2030-2034 auszuweiten.
- Ferner ist die exklusive Berücksichtigung von BEV störend, da diese Niedrigemissionsfahrzeuge nicht mitberücksichtigt. Die Erleichterung von BEV/LEV hat für alle Fahrzeugkategorien gleichwertig Anwendung zu finden. Somit kommen auch PHEV in den Genuss der Berücksichtigung.
- Zusätzlich zu dem Flottenverminderungseffekt für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge ist ein Flottenverminderungseffekt für Personenwagen von bis zu 5 % anzuwenden.

Für die Zielquoten sind die folgenden Werte anzusetzen:

- 2025-2029 für Personenwagen 25 %, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge 6 % (jährliche Basis); das Jahr 2025 ist nicht zu berücksichtigen aufgrund der nicht akzeptablen rückwirkenden Inkraftsetzung.
- 2030-2034 für Personenwagen 35 %, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge 10 % (jährliche Basis).

Artikel 26c (neu)

Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so soll für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst werden; dabei soll die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt werden.

Artikel 66

Der Verordnungsentwurf scheint Voraussetzungen festlegen zu wollen, die mit dem Gesetz nicht vereinbar sind. Aus unserer Sicht bedürfen grundsätzlich weder der Begriff der wirtschaftlichen noch der öffentlich-rechtlichen Tätigkeit einer spezifisch CO₂-rechtlichen Konkretisierung auf Verordnungsstufe.

Zumindest sind die vorgenommenen Definitionen zu überarbeiten und allenfalls auf die in Abs. 3 vorgesehene Spezifizierung zu beschränken, dass die Herstellung von Wärme und Kälte für Wohngebäude nicht unter den Begriff der wirtschaftlichen Tätigkeit fällt. Hingegen kann es beispielsweise nicht angehen, nur durch ein Gemeinwesen vorgenommene Tätigkeiten als öffentlich-rechtliche Tätigkeiten zu bezeichnen (Abs. 4) und in der Folge (Abs. 5) noch weitere umfassende Einschränkungen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund sind die Absätze 2, 4 und 5 zu streichen.

Artikel 66a Abs. 1

Das Mindestziel von 2.5 % pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down auf 2.5 % pro Jahr festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung.

Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch und auch nicht zielführend. Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar. Die entsprechenden Teilsätze (2.5 %) sind zu streichen.

Artikel 92d bis g

Es ist zu begrüssen, dass leitungsgebundenes importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie anerkannt werden soll. Die Lösung im CO₂-Gesetz stellt jedoch nur einen ersten Schritt in diese Richtung dar, ermöglicht sie doch «nur» die Anrechenbarkeit von erneuerbarem Gas an Verminderungsleistungen von Anlagen im EHS und solchen mit Verminderungsverpflichtung (sektorielle Einschränkung). Die bereits hohen gesetzlichen Anforderungen werden in der vorliegenden Verordnung in einem derart aufwendigen projektbezogenen Gesuchsverfahren umgesetzt, dass die Praxistauglichkeit der Massnahme in Frage gestellt ist.

Ziel müssen zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz sein, damit die CO₂-Verminderung der in die Schweiz exportierten erneuerbaren Gase grundsätzlich nur in der Schweiz angerechnet wird. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden. Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Im Hinblick auf den Vollzug sollen die interessierten Kreise in die Erarbeitung der vom BAFU zu verlangenden Gesuchsunterlagen miteinbezogen werden.

Artikel 89 Abs. 3

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.

Mit der Totalrevision des CO₂G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Artikel 91 Abs. 2

Der vorgeschlagene Art. 91 Abs. 2 führt zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz: Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in ihrem NDC ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis

2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht. Die Menge an CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren muss, soll auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination der Logik entbehrt.

Die vorgeschlagene Bestimmung bringt auch sachliche Inkonsistenzen mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend, überdies ist sie sachlich ungerechtfertigt.

Artikel 92d

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Artikel 113c

Verwendungszweck

Es sollte darauf verzichtet werden, die Förderung der erneuerbaren Gase künftig an Verwendungsbeschränkungen zu knüpfen. Es wäre sachfremd und unzweckmässig, über die Förderung der Produktion sozusagen durch die Hintertür verordnungsrechtliche Einschränkungen des Verbrauchs vorzugeben.

Fördersumme

Die Höhe der unter diesem Titel bereitgestellten Finanzmittel bilden zwar nicht Gegenstand der vorliegenden Verordnung, sondern ist in Art. 34a des revidierten CO₂-Gesetzes sowie im Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025-2030 (BBI 2024 1776) festgelegt. Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen und dem erheblichen Anteil an den CO₂-Abgaben, die durch den Gassektor bezahlt werden, ist der vorgesehene Anteil von 5 Mio. Franken (vgl. Foliensatz des Webinars vom 22.08.2024, Folie 8 im Kapitel «Förderungen I») an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von 45 Mio. Franken zu erhöhen.

Artikel 113c Abs. 1

Nach dem Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Erweiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 Bst. d rev-CO₂-Gesetz). Die in Abs. 1 des Verordnungsentwurfs vorgesehene Beschränkung auf Biomethananlagen, unter Ausschluss aller anderen Formen erneuerbarer Gase wie beispielsweise von erneuerbarem synthetischem Methan oder Wasserstoff findet im Gesetz und den Materialien keine Grundlage und wird deshalb abgelehnt.

Artikel 113c Abs. 2

Im erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die vollständig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Dies ist nicht sinnvoll, denn je nach Standortbedingungen einer Anlage ist eine teilweise Umrüstung energetisch und ökonomisch sinnvoller. Gerade bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung

der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeenergiebedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute. Als Neuanlagen sollen deshalb bestehende Anlagen gelten, die von der Stromproduktion vorrangig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.

Artikel 114 Abs. 1 Bst. d und 2

Der Förderung von Technologien für die Verminderung von Treibhausgasemissionen ist nur auf Darlehensbürgschaften ausgelegt. Dieses Instrument soll ausgeweitet werden. So sollen Investitionen in solche Vorhaben als Unterhaltsarbeiten betrachtet werden und nicht als Investitionen. Folglich würde daraus ein Steuervorteil entstehen. Dieses Steuerprivileg könnte zeitlich beschränkt werden (z. B. auf die Jahre 2025 bis 2030).

Artikel 119 und 124

Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollte auch für den Infrastrukturausbau zu Gunsten der schnellen Entwicklung der E-Mobilität verwendet werden, z.B. für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur.

Die Kostenäquivalenz der E-Mobilität im Vergleich mit fossilen Antrieben muss insbesondere für das Gewerbe verbessert werden, da die Transportleistung durch ein höheres Leergewicht der Fahrzeuge reduziert ist. Heute sprechen die Kosten gegen die E-Mobilität insbesondere für gewerbliche Nutzer.

Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen privater Gebäudeeigentümer in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet. Damit kann dem schlechten Zugang zur Ladeinfrastruktur wirksam entgegengewirkt werden.

Artikel 127f

Die Auszahlung der Finanzhilfen bei Vorlage des Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme ist ungünstig, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. In Anbetracht der benötigten Liquidität ist eine frühere Auszahlung bei Umsetzungsbeginn anzustreben. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Artikel 129b bis f

Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und gemäss dem Stand der Vernehmlassung soll weitere Unterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um einseitige Regulierung, die den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr diskriminiert.

Die Fördersituation ist gleichwertig auszuweiten auf den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge müssen langfristig alle Fahrzeugklassen erbringen.

Artikel 146af

Gemäss dem vorgeschlagenen Artikel besteht die Gefahr der ungleichen Behandlung der Importeure. Die verzögerte Inkraftsetzung ermöglicht die Einhaltung der Leistungsparameter: Aufgrund der späten Verabschiedung der definitiven Fassung der CO₂-Verordnung wird den Importeuren die Möglichkeit entzogen, frühzeitig das Angebot so zu lenken, dass keinerlei Sanktionszahlungen anfallen. Damit ist die Rechtssicherheit nicht gewährt. Dabei gilt zu bedenken, dass die Schweiz zwar auf die gleichen Emissionsziele

fokussiert, wir aber historisch von einem höheren Ausstosswert und einer schwereren Flotte herkommend, grössere Anstrengungen unternehmen müssen, damit wir auf diesen Zielwert kommen.

Der Artikel sollte gestrichen werden, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben. Aufgrund der späten Behandlung des Geschäftes sollte die Inkraftsetzung auf den 01.01.2026 verschoben werden, damit frühzeitig die Angebote bereinigt werden können. Das Kalenderjahr 2025 soll daher nach der aktuellen Fassung der CO₂-Verordnung vollzogen werden. Konkret: Anstelle der Inkraftsetzung per 01.01.2025 soll fix der 01.01.2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung zwischen 01.01.2025 – 31.12.2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO₂-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO₂-Verordnung).

Anhang 3a, Ziff. 3.4

Die Vorlage geht offenbar davon aus, dass im Schweizer Durchschnitt in den nächsten 14 Jahren die CO₂-Intensität der Wärmeversorgung um mehr als 60% sinkt. Worauf diese Annahme beruht, geht aus dem Erläuternden Bericht nicht hervor; möglicherweise entspringt sie reinem Wunschdenken.

Anstatt über einen Zeitraum von 20 Jahren die Referenzentwicklung im Bereich der Wärmeversorgung als staatliche Planungsgrösse vorzugeben, wäre es viel angemessener, den Faktor $EF_{wv,y,z}$ als dynamischen Parameter zu verstehen, der periodisch empirisch erhoben und in der CO₂V entsprechend festgeschrieben wird.

Anhang 4a, Ziffer 1.1 und 1.2

Wir begrüssen die Beibehaltung des Gewichtsfaktors bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Aus den Statistiken der vergangenen Jahre (Anhang 4a, Ziff. 2) ist ersichtlich, dass die Fahrzeuge kontinuierlich schwerer wurden. Dies erfolgte aufgrund von erhöhtem Passagier- und Fussgängerschutz (Crashverhalten), höherem Komfort, bessere Wärmedämmung, erweiterter Fahrerassistenzsysteme, Abgasnachbehandlung, Implementierung von schwereren alternativen Antriebssystemen etc. Das Gewicht ist ein massgeblicher Einflussfaktor für den Energieverbrauch von Fahrzeugen (bei der Beschleunigung und Verzögerung).

Dieses Kriterium ermöglicht die Würdigung des bestehenden und mutmasslichen Fuhrparks der Schweiz aufgrund unserer Marktbesonderheiten (Strassenbedingungen, Topografie, Anhängerbetrieb, Fahrzeuganwendungen etc.). Gemäss Schilderungen zu Art. 26c ist die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und deren Formel $(z + a * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km})$ dahingehend abzuändern, dass der Anteil von ZLEV-Fahrzeugen (somit BEV als auch PHEV mit einem Ausstoss von bis zu 50 g CO₂/km) als Quotenwert für die individuelle Zielvorgaben-Berechnung berücksichtigt wird, d.h. Anpassung der Zielvorgabe mit der Formel: $((1 - \text{ZLEV}) * (z + a) * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km})$.

Anhang 4a, Ziffer 1.3

Die Erleichterungen der Absenkjahre 2025 und 2030 sind einseitig und bevorteilen einzelne Marktteilnehmer mit Produktänderungen in den Implementierungsjahren, daher sind die Erleichterungen auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen. Die Übergangsfrist soll bis zum 31.12.2025 gelten für die Berechnung der individuellen Zielwerte der einzelnen Importeure für Personenwagen mit dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km und für die leichten Nutzfahrzeuge mit dem Zielwert von 153.9 g CO₂/km (vgl. Art. 146af und IV).

Weiter fordern wir den Ausschluss der Heavy Duty-Fahrzeuge (Leergewicht >2'585 kg) für die CO₂-Verordnung. Dies aufgrund deren besonderen Charakteristik mit dem schweren Aufbaugewicht und den spezifischen Transportbedürfnissen, welche diese Fahrzeuge erbringen müssen.

Anhang 4b, Ziffer 1

Die Menge an importierten erneuerbaren synthetischen Treibstoff umfasst eine Jahresimportmenge. Die Umschlüsselung auf eine Lebensdauerfahrleistung (welche im Zeitraum von Ø 10.3 Jahren bei Personewagen erreicht wird) ist nicht plausibel und der Wert von 220'000 km ist zudem realitätsfremd. Die durchschnittliche Fahrleistung beträgt in der Schweiz 10'950 km pro Kalenderjahr bei Privatpersonen. Die Formel soll deshalb unter Berücksichtigung der jährlichen Durchschnittsfahrleistung berechnet werden. Wie zu Art. 26b geschrieben, sind in diese Betrachtung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen auch erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff miteinzuschliessen.

Anhang 4b, Ziffer 2

Die pro Untergruppe genannte durchschnittliche Lebenstransportleistung soll auf die durchschnittliche jährliche Transportleistung umgerechnet und angewendet werden. Die Berechnungsformel ist entsprechend anzupassen (vgl. Anhang 4b, Ziffer 1).

Anhang 4c, Ziffer 1.1.1 und 1.1.2

Siehe Anpassung der Formel auf ZLEV anstelle von ZEV (vgl. Anhang 4a, Ziff. 1.1 und 1.2). Die emissionsarmen PHEV mit einem Ausstoss von 50 g CO₂/km sind gleich zu berücksichtigen wie die emissionsfreien BEV. Dieser ZLEV-Wert (anstelle ZEV-Wert) ist nicht in der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte (Anhang 4c, Ziff. 1.1.1) zuzurechnen, sondern dem individuellen Flottenziel anzurechnen. In der Folge ist Anhang 4c, Ziff. 1.1.2 anzupassen.

Anhang 6, Ziffer 10

Das EU-ETS wird ab 01.01.2026 einen neuen Benchmark einführen, unter welchem die Produktion von grauem Zementklinker und «anderen hydraulischen Bindemitteln» zusammengefasst ist. Für die Schweizer Zementindustrie ist es zentral, dass diese - zukünftig in der EU geltende - Regulierung ebenfalls in das Schweizer EHS übernommen wird, damit die Äquivalenz der beiden Systeme gewährleistet bleibt.

Anhang 8, Ziffer 1

Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für teilnahmepflichtige Anlagen (Anhang 8, Ziff. 1) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir fordern eine gleichmässiger - jedoch nicht weniger ambitionierte - Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030. Durch diese geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden und die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten wird verringert.

Im Allgemeinen sind die in Anhang 8 aufgeführten Formeln nur schwer verständlich und es ist nicht klar ersichtlich, um wieviel Prozent die jährlich berechnete Gesamtmenge der Allokation im EHS reduziert wird. Aus diesem Grund erachten wir es als zielführend, wenn eine zusätzliche Darstellung der geplanten prozentualen Reduktion des Absenkpfeils (-X%) hinzugefügt würde.

2. Verordnung über Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel 1

Die Abstützung auf Art. 7, Abs. 9 und Art. 35d USG (SR 814.01) stellen einen starken Bezug zu biogenen Treibstoffen her, der in Art. 1 bis Art. 3 IBTV zu wenig präzise berücksichtigt wird. Als emissionsarme Brenn- und Treibstoffe sind explizit auch biogene Treibstoffe einzuschliessen und dafür ist eine einheitliche Formulierung zu wählen (vgl. Art. 3 IBTV).

Artikel 2

Die Definition von «Inverkehrbringung» ist verwirrend, wenn es um die leitungsgebundenen Energieträger geht (bspw. Methangas CH₄). So kann CH₄ als Biogas oder synthetisches Gas beigemischt werden, bei der Abgabe am jeweiligen Bezugsort ist nicht mehr eindeutig identifizierbar, welchen Ursprung das Gas hat. Wir beantragen eine klare Deklaration von «Inverkehrbringen» mittels virtueller Betrachtung der Massenbilanzierung (d. h. Einspeiseleistung ins Netz) oder der Präzisierung für die Bezugsmenge aus dem Netz mit einem Zertifikathandel.

Artikel 2 Bst. c

Diese Definition ermöglicht die Massenbilanzierung unterschiedlicher Nachhaltigkeitseigenschaften, nicht aber eines Gemisches von erneuerbaren und fossilen Brenn- oder Treibstoffen. Diese eingeschränkte Anwendung der Massenbilanzierung müsste auf die Entnahme von erneuerbarem Gas aus dem fossil-erneuerbaren Gasgemisch im europäischen Gasnetz ausgeweitet werden, sobald übergeordnetes Recht die Anrechenbarkeit dieses erneuerbaren Gases im Schweizer Treibhausgasregister erlaubt.

Wir danken für die Kenntnisnahme und die gebührende Berücksichtigung unserer Hinweise.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Urs Furrer
Direktor



Patrick Dümmler
Ressortleiter

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Brugg, 19. September 2024

Zuständig: Hannah von Ballmoos-Hofer
Sekretariat: Jeannette Saurer
Dokument: 240919_Stellungnahme SBV_CO2.pdf

Per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 – Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen des CO₂-Gesetzes nach 2024. Wir sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Grundsätzliche Erwägungen

Die Schweizer Landwirtschaft unterstützt die Ziele des Pariser Klimaabkommens und ist bereit, ihren Beitrag zu einer besseren Klimabilanz zu leisten. Sie ist nicht nur stark von den klimatischen Veränderungen betroffen, sondern trägt auch einen Teil der Emissionen bei und kann gleichzeitig Teil der Lösung sein. Insbesondere durch Energieproduktion kann die Landwirtschaft einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der klimakompatiblen Energiestrategie leisten. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, braucht es jedoch die richtigen Rahmenbedingungen. Insbesondere müssen die Massnahmen im Energiebereich wirtschaftlich tragbar und kostendeckend sein.

Indirektes CO₂-Ziel für die Landwirtschaft Art. 3

Wir lehnen das indirekte CO₂-Ziel für die Landwirtschaft im Bereich «Übrige» ab. Der Bereich «Übrige» umfasst die Landwirtschaft, den Bereich Abfall (ohne Kehrrichtverbrennung) sowie die Emissionen aus den synthetischen Gasen. Gemäss schriftlicher Auskunft sollte die Reduktion anteilmässig erfolgen, also zu 75 % aus dem Bereich Landwirtschaft. Wie im erläuternden Bericht dargelegt, sind die Klimaziele der Landwirtschaft ein Bestandteil der Agrarpolitik. Emissionsreduktionen in der Landwirtschaft sind aufgrund der komplexen biologischen Prozesse und den Konsummustern sehr herausfordernd. Während die gesamte Landwirtschaft seit 1990 rund 13 % ihrer Emissionen reduzierte, hat der fossile Verbrauch der Landwirtschaft um fast 40 % abgenommen. Im übergeordneten Klimaschutzgesetz sind deshalb richtigerweise keine Ziele für die Landwirtschaft festgelegt. Das Parlament hat sowohl im Klimaschutzgesetz als auch im CO₂-Gesetz bewusst auf ein spezifisches Sektorziel für die Landwirtschaft verzichtet. Es erscheint uns daher inakzeptabel, eine solche Regelung durch die Hintertür einzuführen.

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 75 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.*

Seite 2 | 2

Verschärfte Vorgaben für den Einsatz von Pflanzenkohle (Art. 5 sowie Anhang 2a und 3)

In Art. 5 werden die Anforderungen für die Ausstellung von Bescheinigungen für Emissionsverminderungen oder Senkenleistungen im In- und Ausland definiert. In Absatz 1 Buchstabe a wird auf die Anhänge 2a und 3 verwiesen, welche die Massnahmen auflisten, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden können. Bedauerlicherweise ist der Einsatz von Pflanzenkohle in der Landwirtschaft in diesen Anhängen stark eingeschränkt, beziehungsweise vollständig ausgeschlossen.

Pflanzenkohle ist eine der wenigen natürlichen Negativ-Emissionstechnologien, die in der Lage ist, Kohlenstoff langfristig im Boden zu binden. Ihre Herstellung und Ausbringung auf landwirtschaftliche Böden sollte daher gefördert und nicht eingeschränkt werden. Besonders auf stark degradierten Böden kann Pflanzenkohle die Bodenfruchtbarkeit erheblich verbessern und somit auch zur langfristigen Resilienz der Landwirtschaft gegenüber klimatischen Veränderungen beitragen.

Aus klimatischer wie auch landwirtschaftlicher Sicht ist es nicht nachvollziehbar, warum diese Massnahme von der Ausstellung von Bescheinigungen ausgeschlossen oder stark eingeschränkt wird. Die Nutzung von Pflanzenkohle stellt eine vielversprechende Lösung dar, um gleichzeitig Emissionen zu reduzieren und die Bodenqualität zu verbessern. Dabei ist es wichtig, dass nur zertifizierte Pflanzenkohle mit unbedenklichen Materialien in den Boden gelangen. Wir fordern daher, die Einschränkungen für den Einsatz von Pflanzenkohle zu streichen und stattdessen ihren Einsatz als sinnvolle Massnahme zur CO₂-Reduktion und Bodenverbesserung zu unterstützen.

Finanzierung von Anpassungsprogrammen an den Klimawandel (Art. 127a)

Die Möglichkeiten zur Finanzierung von Anpassungsprogrammen an den Klimawandel begrüssen wir ausdrücklich. Es ist jedoch von zentraler Bedeutung, dass die Administration der Projekte nicht zu aufwendig wird und die zur Verfügung stehenden Mittel primär in die konkreten Massnahmen fliessen. Die Abgrenzung von Anpassungsmassnahmen zu anderen Umweltzielen, wie der Reduktion von Pflanzenschutzmitteln (PSM) oder der Förderung der Biodiversität, ist in der Praxis oft schwierig. Wir fordern daher, dass keine sinnvollen Projekte aufgrund von Abgrenzungsschwierigkeiten blockiert werden.

Unterstützung von Biogasanlagen mit Gaseinspeisung

Die Unterstützung von Biogasanlagen, die Gaseinspeisung vornehmen, wird von uns sehr begrüsst. Diese Anlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Energieversorgung und zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Für detaillierte Anliegen zur Umsetzung verweisen wir auf die Stellungnahme unseres Mitglieds Ökostrom Schweiz.

Schlussbemerkung

Damit die Landwirtschaft ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann, braucht es die entsprechenden Rahmenbedingungen. Die Massnahmen dürfen nicht mit zu hohen administrativen Hürden verhindert werden. 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

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

Per Mail zugestellt an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Basel, 14. Oktober 2024

Stellungnahme der SBVg zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 26. Juni 2024 eröffnete Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und unterbreiten Ihnen hiermit unsere Überlegungen dazu.

Als Mitglied von *economiesuisse* unterstützen wir deren Überlegungen und Vorschläge. Aus Sicht der Banken möchten wir in dieser Stellungnahme ergänzend zwei Bereiche hervorheben.

Art. 129a CO2-Verordnung: Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken

Wir unterstützen die vorgesehene Bestimmung in der CO2-Verordnung zur Berichterstattung über klimabedingte finanzielle Risiken durch die FINMA und die SNB. Die Berichterstattung soll sich dabei auf das Wesentliche beschränken, an die Mandate der FINMA und der SNB gebunden sein und keine Rückschlüsse auf einzelne Beaufsichtigte zulassen.

Art. 16a CO2-Verordnung und Art. 8 Abs. 2 VGWR: Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir unterstützen die geplanten Bestimmungen in der Verordnung zur Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung) sowie in der Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (VGWR), wonach neu die wesentlichen Informationen zu Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser bei Neubauten und deren Ersatz in bestehenden Bauten in das Eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) eingetragen werden müssen.

Aktuelle und qualitativ hochwertige Daten zum schweizerischen Gebäudepark stellen eine zentrale Voraussetzung für eine evidenzbasierte Klima- und Energiepolitik dar. Davon profitieren in erster Linie Bund und Kantone sowie die Steuerzahler (z.B. effizienter Einsatz von Fördermitteln). In zweiter Linie kommt eine Stärkung der Datenlage auch Marktakteuren zugute. Es vereinfacht ihnen, auf fundierter Basis Angebote zur Förderung der Energieeffizienz zu entwickeln. Mittelfristig wird zu prüfen sein, ob auch Daten zum Zustand

der Gebäudehülle (als zentrales Element zur Bestimmung der Energieeffizienz) sinnvoll in das GWR integriert werden könnten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen für die weiteren Arbeiten. Gerne stehen wir Ihnen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerische Bankiervereinigung



August Benz
Stv. CEO, Leiter International & Transformation



Hans-Ruedi Mosberger
Leiter Sustainable Finance

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17.10.2024

Ausführungsbestimmungen zum revidierten CO₂-Gesetz: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden punktuell bezüglich vierer Bereiche Stellung (**und verweist darüber hinaus auf die weitergehende Stellungnahme des ihm angeschlossenen Verbands SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals**):

- **Sektorziele und Kompensationssätze:** Sowohl in Artikel 3 (sektorspezifische Emissionsziele) wie auch in Artikel 89 (minimale Kompensationssätze im Inland) des Entwurfs der revidierten CO₂-Verordnung werden Zielwerte festgeschrieben, welche offensichtlich nicht mit den Vorgaben des durch die Bevölkerung grossmehrheitlich angenommenen Klima- und Innovationsgesetzes bzw. der Massgabe "Netto null bis 2050" vereinbar sind. Artikel 3 legt Richtwerte für die Emissionsminderung in den einzelnen Wirtschaftssektoren fest. Diese können jedoch nur dann Sinn ergeben, wenn damit das Gesamtziel erreicht werden kann, was nicht der Fall ist. Entsprechend müssen die Richtwerte aller Sektoren verschärft werden, wobei selbstverständlich auch die Landwirtschaft nicht ausgespart werden darf (aktuell ist dies der Fall). Analoges gilt für die in Artikel 89 pro Kalenderjahr festgelegten minimalen Kompensationsanteile für Massnahmen im Inland. Diese sind – auch auf der Basis sämtlicher Dokumente der Verwaltung – zu tief angesetzt und müssen ebenfalls nach oben angepasst werden.
- **Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs:** Das neue CO₂-Gesetz sieht befristete Beiträge für die Förderung des grenzüberschreitenden Bahnangebots bzw. spezifisch von Nachtzügen vor. Da damit explizit ein Anreiz für die Verlagerung bestehenden Flugverkehrs gesetzt werden soll, sehen wir die nun in der Verordnung vorgesehene Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen kritisch: Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen, wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flug- und Fernbusverkehr gleich. Ebenfalls sollte die (zielgruppenspezifische) Förderung der Vergünstigung von Fahrausweisen in der Verordnung nicht explizit ausgeschlossen werden, da diese im Sinne der beabsichtigten Anreizwirkung sehr wohl ein effizientes Instrument sein kann.

- **Förderung elektrischer Antriebstechnologien:** Neben der Förderung der Nachtzüge schafft das neue CO2-Gesetz im öffentlichen Verkehr mit der Unterstützung elektrischer Antriebstechnologien ein weiteres Fördergefäss. Die dazu vorgesehenen Investitionsbeiträge für die Beschaffung von E-Bussen begrüßen wir grundsätzlich sehr, wobei die Mittel prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden sollten. Wichtig ist auch die vorgesehene Vorgabe, wonach geförderte Busse und Schiffe zu mindestens 75 Prozent im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden müssen. Unseres Erachtens sollte zudem – in letzter Priorität und bei genügend verfügbaren Mitteln – zumindest im Regionalverkehr auch die Unterstützung des Ersatzes von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein (aktuell wird dies ausgeschlossen).
- **Förderung der Dekarbonisierung von Anlagen im EHS:** Mit Artikel 37b Absatz 1 Buchstabe b des neuen CO2-Gesetzes wurde eine Grundlage dafür geschaffen, dass die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten unter anderem für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen von Betrieben im Emissionshandelssystem zur Verfügung stehen. Gemäss erläuterndem Bericht legt dazu das BAFU in einer Richtlinie das Verfahren zur Förderung fest und verfügt über die Finanzhilfen, welche "in der Regel als Direkteingabe auf Gesuch hin" ausgerichtet werden, was wir nur unterstützen können. Im Zuge seiner "Aussprache zur Sicherung des metallischen Kreislaufs in der Schweiz" vom 22. Mai 2024 – welche insbesondere die äusserst schwierige Lage der Schweizer Werke in Gerlafingen und Emmenbrücke betraf – hat der Bundesrat die breitgetragenen Forderungen nach Sofortmassnahmen rundweg abgelehnt und stattdessen spezifisch auf die baldige Verfügbarkeit dieses neuen Förderinstruments verwiesen. Wir erwarten entsprechend, dass in der Umsetzung alles dafür getan wird, Fördergesuche möglichst schnell zu prüfen und Investitionsbeiträge unkompliziert und zielgerichtet auszurichten.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

aeesuisse • Falkenplatz 11 • 3012 Bern

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU

Per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO2-Verordnung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO2-Verordnung).

Die aeesuisse unterstützt insbesondere die Neuerung, dass die Kantone eine Meldepflicht für Wärmeerzeugungsanlagen vorsehen (**Art. 16a**). Die Verbesserung der Datenlage über die Heizungsbestände in den Kantonen ist zentral als zukünftige Entscheidungsgrundlage. Wichtig ist, dass die Meldepflicht auf die einfachste mögliche Weise erfolgt, damit keine Mehrbelastung entsteht. Die Meldepflicht soll nach Möglichkeit harmonisiert in den Kantonen eingeführt und digital abgewickelt werden.

Ebenso begrüßen wir die Einführung eines Mindestbeitrags bei der Bestimmung des Ergänzungsbeitrags (**Art. 104a**). Der neue Mechanismus unterstützt die Planbarkeit der kantonalen Budgets. Gleichzeitig bleibt ein leistungsabhängiger Anreiz bestehen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass Wege gesucht werden müssen, um nicht abgeholte Mittel aus der Teilzweckbindung der CO2-Abgabe wieder zurück in die Förderprogramme fließen zu lassen.

Allgemeine Information zur aeesuisse

Als Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz vertreten wir die Interessen von 40 Branchenverbänden und damit rund 42'500 Unternehmen in der Schweiz, die in den Bereichen erneuerbare Energien und Energieeffizienz engagiert sind. In ihrem Sinne stehen wir ein für eine fortschrittliche und nachhaltige Energie- und Klimapolitik. Wir unterstützen den Bundesrat in seinem Netto-Null-Emissionsziel bis 2050 und wir treten ein für eine konsequente und beschleunigte Umsetzung der Energiestrategie 2050.

Antrag – Art. 5a – Programme

¹ Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

- b. in der Programmbeschreibung eine **Technologiebereich** festgelegt wird und alle Projekte diesem **Technologiebereich angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören** einsetzen;

Begründung des Antrags:

Die Begrenzung auf eine Technologie pro Programm wird mit dem unverhältnismässigen Mehraufwand begründet, der durch die Kombination sehr unterschiedlicher Technologien in einem Programm entstünde. Dem gegenüberzustellen ist ein bedeutender Mehraufwand aufgrund von Duplikationen, wenn bestehende Programme, die verwandte Technologien beinhalten (z.B. Luft-Wasser- und Sole-Wasser-Wärmepumpen), neu in unterschiedliche Programme aufgeteilt werden müssten. Der Begriff der «Technologie» ist überdies zu unscharf. Ab wann gelten zwei Technologien als unterschiedlich? Handelt es sich beispielsweise bei Luft-Luft-Wärmepumpen um eine andere Technologie als bei Luft-Wasser-Wärmepumpen?

Zielführender wäre, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, denen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU aktuell Programme und Projekte zuordnet. Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S. 17) Technologien umfassen, sich präzise Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und der befürchtete unverhältnismässige Mehraufwand bei der Prüfung nicht entsteht. Die zulässigen Technologiebereiche könnten bei Bedarf im Anhang zur Verordnung explizit aufgeführt werden.

Selbst eine solche Ausrichtung auf Technologiebereiche erweist sich aber in gewissen Fällen als zu eng gefasst, weil manche Programme sinnvollerweise unterschiedliche Technologiebereiche kombinieren. Zum Beispiel sollte ein Programm zur Markteinführung klimafreundlicher Klimaanlage sowohl das Element der Energieeffizienzsteigerung durch die Substitution beinhalten wie auch die Zerstörung der Kühlmittel aus den ersetzten Anlagen. Bei einer Aufteilung in zwei eigenständige Programme würde etwa deren Beurteilung in Bezug auf ihre finanzielle Zusätzlichkeit anders ausfallen. In der Praxis müsste ein steter Abgleich zwischen den aufgeteilten Programmen stattfinden, was unnötigen Mehraufwand bei allen Beteiligten verursachen würde.

Antrag – Art. 17c^{bis} – Schweres Fahrzeug

¹ Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende ~~schwere Fahrzeuge~~ **alle Fahrzeuge nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstaben i und f VTS.**

Rest streichen

Begründung des Antrags:

Ein Schlupfloch für 4x2 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht geringer als 16 Tonnen lehnen wir ab.

Antrag – Art. 26c – Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Ganzer Artikel streichen

Begründung des Antrags:

Diese Aufweichung und unnötige Ungleichbehandlung mit PKWs lehnen wir ab.

Antrag – Art. 41 – Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme

¹ Ein Betreiber von Anlagen nach Artikel 40 Absatz 1 kann jeweils bis zum 1. Juni beantragen, dass er mit Wirkung ab Beginn des Folgejahres von der Pflicht zur Teilnahme am EHS ausgenommen wird, wenn die Treibhausgasemissionen der Anlagen in den vergangenen drei Jahren weniger als 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr betragen **er glaubhaft nachweisen kann, die Treibhausgasemissionen der Anlagen durch eine oder mehrere Massnahmen dauerhaft unter 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr zu senken.**

Begründung des Antrags:

Betreiber von Anlagen, die eine Tätigkeit nach Anhang 6 neu aufnehmen wollen, können die Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme am EHS mit sofortiger Wirkung beantragen, wenn sie glaubhaft nachweisen, dass die Treibhausgasemissionen der Anlagen dauerhaft weniger als 25 000 Tonnen CO₂eq pro Jahr betragen werden (siehe Abs. 1bis).

Durch den Antrag, dass Firmen, welche zur Teilnahme am Emissionshandelssystem verpflichtet sind, und durch eine einschlägige Massnahme ihre CO₂-Emissionen glaubhaft und dauerhaft unter den Schwellenwert von 25'000t CO₂ senken, per sofort austreten dürfen, wird einer Ungleichbehandlung zwischen Betreiber von bestehenden und neu aufgenommenen Anlagen entgegengewirkt.

Antrag – Art. 89 – Kompensationssatz

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 42 **18** Prozent.

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
- g. für das Jahr 2031: 55 Prozent**
- h. für das Jahr 2032: 60 Prozent**
- i. für das Jahr 2033: 65 Prozent**
- j. für das Jahr 2034: 70 Prozent**
- k. für das Jahr 2035: 75 Prozent**

Begründung des Antrags:

Abs. 2: Die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure stellt einen wichtigen Hebel zur Entwicklung von Klimaschutzprojekten in der Schweiz dar – vorausgesetzt, dass eine ambitionierte inländische Zielsetzung vorgegeben wird. Der bisherige Kompensationssatz von 15 Prozent soll daher nicht gesenkt, sondern erhöht werden.

Abs. 3: Für den Betrieb von Kompensationsprojekten ist die Planungssicherheit bezüglich der Abnahme von Bescheinigungen entscheidend. Ohne diese Langfristigkeit sind Entwicklung und Betrieb von Kompensationsprojekten nicht attraktiv. Um dies sicherzustellen, ist es ausschlaggebend, dass der Kompensationssatz für Treibstoffe mindestens fünf bis zehn Jahre im Vorhinein definiert wird. Ohne diese Perspektive wird das Instrument nicht die gewünschte Wirkung entfalten, da das Entwickeln neuer Kompensationsprojekte nicht attraktiv genug, und die laufenden Schweizer Klimaschutzprogramme zwischen 2025 und 2030 eingestellt oder zurückgefahren werden müssten. Es würde sich folglich ein schädliches Stop-and-Go in der Förderung von Klimaschutzaktivitäten einstellen. Der vorgeschlagene Erhöhungspfad des Kompensationssatzes bis 2035 würde die dringend benötigte Planungssicherheit gewährleisten und sicherstellen, dass das Instrument der Kompensationspflicht einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Antrag – Art. 112 – Förderberechtigung

³ Die Beiträge betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 1 und höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 2; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt.

Begründung des Antrags:

Wir begrüßen die Einführung eines neuen Förderinstrumentes für die indirekte Nutzung von Geothermie (Art. 112 Abs. 2), das besser auf die geologische Realität der Schweiz und die dort bestehenden Unsicherheiten abgestimmt ist. Wir bedauern jedoch, dass die indirekte Nutzung weiterhin als „gescheitert“ angesehen wird, obwohl sich eine indirekte Nutzung je nach Kontext als die effizienteste Lösung erweist und gefördert werden sollte. Die COPs von Wärmepumpen sind bei Ressourcen mit 30-60°C höher als bei 5°C (See) oder 15°C (Kläranlagen), die heute die Hauptalternativen für die kurz-/mittelfristige Versorgung durch Fernwärme sind (z.B. in Genf, Lausanne, Bern oder Biel). Ohne eine 60-prozentige Bohrsubvention werden hydrothermale Projekte in 1'000-1'500m Tiefe heute schlicht nicht realisiert und erlauben weder eine bessere Kenntnis unseres Untergrunds noch die Nutzung dieser CO₂-neutralen Bandenergie, die es ermöglicht, grosse Mengen fossiler Energieträger zu ersetzen.

Aus diesen Gründen sollte der Betrag für eine indirekte Nutzung identisch zur direkten Nutzung bei höchstens 60% liegen und nicht auf höchstens 40% begrenzt sein.

Antrag – Art. 113a – Reihenfolge der Berücksichtigung

² Stehen wieder Mittel zur Verfügung, so berücksichtigt das BFE zunächst die am weitesten fortgeschrittenen Projekte zur direkten Nutzung. Sind mehrere Projekte gleich weit fortgeschritten, so wird das Projekt berücksichtigt, für das das vollständige Gesuch am frühesten eingereicht wurde. Erst danach werden die Mittel für Projekte zur indirekten Nutzung eingesetzt.

Begründung des Antrags:

Artikel 113a sieht vor, dass die Zuschüsse vorrangig an die am weitesten fortgeschrittenen direkten Projekte vergeben werden. Wir beantragen die Konkretisierung des Begriffs „fortgeschritten“ und seiner Messung. Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, warum Projekte zur indirekten Nutzung in diesem Rahmen gegenüber Projekten zur direkten Nutzung benachteiligt werden sollten.

Antrag – Art. 113c – Förderberechtigung

¹ Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.

² Als Neuanlagen gelten:

- a. Anlagen, die erstmalig an einem Standort erstellt werden sowie Anlagen, die eine bestehende Anlage umfassend ersetzen;
- b. bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion **vollständig oder teilweise** auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.

Begründung des Antrags:

Abs. 1: Die explizite Fokussierung der Förderung auf Biomethananlagen wird ausdrücklich begrüsst. Zum einen entspricht sie dem erklärten Willen des Gesetzgebers (Motion Wismer 22.3193 «Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können.»). Zum anderen fokussiert die Förderung so auf eine bewährte Technologie, die im Förderzeitraum 2025-2030 unmittelbar umgesetzt werden kann und zur Erschliessung des grossen Hofdüngerpotentials in der Schweiz beiträgt.

Abs. 2: Im Erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die *vollständig* auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Je nach Standortbedingungen einer Anlage ziehen Projektanten aber auch eine teilweise Umrüstung in Betracht. Bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeeigenbedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute. Solche sinnvollen Anlagenkonzepte sollten ebenfalls förderwürdig sein.

Antrag – Art. 113d – Förderbeitrag

¹ Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm³ Biomethan pro Stunde und beträgt:

- a. bis 99 **100** Nm³ Biomethan/h: 8000 **16 000** Franken pro Nm³ Biomethan/h;
- b. von 94 **101**– 400 Nm³ Biomethan/h: 5000 Franken pro Nm³ Biomethan/h
- c. ab 401 Nm³ Biomethan/h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h

²⁻³ ...

⁴ ~~Abwasserreinigungsanlagen und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2.~~

^{4bis} **(neu) Die Förderung von Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b beträgt 15 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Investitionskosten.**

⁵ ...

⁶ Gesuche mit einem Beitrag von unter ~~100 000~~ **50 000** Franken werden nicht berücksichtigt.

Begründung des Antrags:

Abs. 1: Die vorgeschlagenen Förderbeiträge begünstigen die Finanzierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen und erleichtern insbesondere die Kreditaufnahme. Sie stellen aber keinen «Game Changer» hinsichtlich eines Zubaus solcher Anlagen dar. Dafür wirken sich die Förderbeiträge zu geringfügig auf die Wirtschaftlichkeit einer Anlage über die Amortisationszeit von 20 Jahren aus (umgerechnet ca. 0.5 bis 1.5 Rp. / kWh). Eine deutliche Erhöhung der Förderung ist notwendig, damit der Investitionsanreiz die beabsichtigte Wirkung entfaltet. Eine Anpassung der Förderbeiträge im tiefsten Leistungsbereich würde insbesondere die Realisierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen unterstützen, die mehrheitlich Hofdünger vergären und somit Klimaschutzleistungen im Sinne des CO₂-Gesetzes erbringen. Zwecks Vereinfachung der Rechtsgrundlage sind zudem die Abgrenzungen der Leistungsbereiche gemäss Art. 113d Abs. 1 und Abs. 2 zu vereinheitlichen: Die Schwelle zwischen der tiefsten und der mittleren Leistungsbereiche soll sowohl bei Neuanlagen wie auch bei erheblichen Erweiterungen bei 100 Nm³ gesetzt werden.

Abs. 4 / ^{4bis}: Die Umrüstung einer bestehenden Anlage von der Strom- auf die Biomethanproduktion ist nicht nur mit der Installation einer Aufbereitungsanlage, sondern mit diversen weiteren Anpassungs- und Erneuerungskosten verbunden. Damit die Förderung auch für umrüstende Anlagen eine Anreizwirkung entfaltet, sollte sie sich anteilmässig an den effektiven Kosten orientieren.

Abs. 5: Die klar geregelte Aufteilung des Förderbeitrags, sofern Produktions- und Aufbereitungsanlage in unterschiedlichem Besitz ist, schafft Rechtsicherheit und ist begrüssenswert.

Abs. 6: Die Mindestschwelle für die Berücksichtigung von Gesuchen sollte etwas tiefer angesetzt sein, damit sämtliche sinnvollen Anlagenkonzepte Berücksichtigung finden. Insbesondere Anlagen, die umgerüstet oder erweitert werden, laufen andernfalls Gefahr, von der Förderung ausgeschlossen zu sein.

Antrag – Anhang 3 – Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- f. ~~Strom als Brennstoffersatz für Prozesswärme; ausgenommen ist die Verwendung in Wärmepumpen oder wenn die Herkunft des verwendeten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen garantiert wird;~~

Begründung des Antrags:

Aus Mangel an Alternativen zur Elektrifizierung für die Dekarbonisierung von Hochtemperatur-Prozesswärme soll dieser Absatz gestrichen werden. Die Europäische Union verfolgt die Elektrifizierung von industriellen Prozessen, wie dies zum Beispiel die unlängst veröffentlichte Delegierte Verordnung (EU) 2024/873 DER KOMMISSION vom 30. Januar 2024 zeigt:

(9) Zur Schaffung von Anreizen für die Elektrifizierung industrieller Prozesse, um die Emissionen aus solchen Prozessen erheblich zu verringern, müssen die Vorschriften über die Austauschbarkeit von Brennstoff und Strom abgeschafft werden. Folglich sollten hochgradig oder vollständig elektrifizierte Prozesse, die unter das EU-EHS fallen, ebenso von der kostenlosen Zuteilung profitieren wie Prozesse mit hohen Direktmissionen. Daher sollte die Menge der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für Anlagen, die unter dieselbe Benchmark fallen, unabhängig vom Anteil der direkten und der indirekten Emissionen festgelegt werden.

Antrag – Anhang 12a

Anhang 12a ist zu streichen, während bestimmte Elemente aus den Ziffern 1 und 2 teilweise in Anhang 12 integriert werden.

Begründung des Antrags:

Anhang 12a verkompliziert die Verfahren im Falle einer indirekten Nutzung von geothermischen Ressourcen aufgrund der Unmöglichkeit einer direkten Verwertung sehr. Es sollte in Betracht gezogen werden, bereits in den Planungsphasen des Projekts zur direkten Nutzung eine Alternative zur teilweisen oder sogar vollständigen indirekten Nutzung der Geothermie einzubeziehen. Auf diese Weise könnte ein Projekt gegebenenfalls weiterverfolgt werden, ohne eine zu lange „Stand-by“-Phase in Kauf nehmen zu müssen, die der Dynamik des Projekts abträglich wäre.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme bei der Weiterbehandlung dieses Geschäftes und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

P. Wismer-Felder

Priska Wismer-Felder
Co-Präsidentin



Christoph Schaer
Co-Präsident



Stefan Batzli
Geschäftsführer

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

**Stellungnahme AEROSUISSE zur Vernehmlassung
Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03
info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Für die AEROSUISSE liegt der Schlüssel zum CO₂-neutralen Luftverkehr in der Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen, sogenannten Sustainable Aviation Fuels (SAF). Gleichzeitig muss die Luftfahrt für die Erreichung dieses Netto-Null-Zieles in Klimaschutzprojekte und in den Einsatz von Negativemissionstechnologien (technologisch sowie biologisch) Geld investieren. Für die Luftfahrt in der Schweiz ist dies eine grosse Herausforderung. Unsere Branche kann diese Aufgabe meistern, wenn sie die Rahmenbedingungen bekommt, um in SAF und andere Technologien zu investieren, ohne dass dabei ihre Wettbewerbsfähigkeit leidet und beeinträchtigt wird. Die neuen gesetzlichen Auflagen werden für die Luftfahrt zu Mehrkosten in Millionenhöhe führen. Aus diesem Grund ist die Schweizer Luftfahrt auf das finanzielle Engagement des Bundes angewiesen, um zusätzlich zu den Investitionen der Branche mit Fördermitteln des Bundes die Herstellung und Produktion von SAF zu skalieren und die (Weiter-)Entwicklung von innovativen Technologien zu fördern. Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE, dass auf eine Kürzung der finanziellen Mittel im Rahmen des Sparpakets des Bundesrats mit Blick auf die Förderung von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr verzichtet wird.

Weiter betont die AEROSUISSE, dass die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz den Gesetzesauftrag aus Artikel 16 Abs. 4 nicht konkretisieren, wie der Bundesrat gewährleistet, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen bei Vorliegen unterschiedlicher völkerrechtlicher Verträge zur Verminderung von Treibhausgasemissionen aus Flügen nicht kumulativ diesen Systemen unterliegen. Die AEROSUISSE beantragt, dass dieser Auftrag gemäss Artikel 16 des CO₂-Gesetzes in der Verordnung umgesetzt wird.

Zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung):

Antrag:

Keine Mehrfachbelastungen mit administrativen Pflichten.

Begründung:

Luftfahrt ist ein globales Geschäft. Die Kostennachteile gegenüber aussereuropäischen Fluggesellschaften müssen bei der Umsetzung der Vorschriften immer berücksichtigt werden. Aus diesem Grund befürchtet die AEROSUISSE, dass die Prozesse zur Datenerhebung und die Berichtsstrukturen im Zusammenhang mit den Treibhausgasemissionen verdoppelt werden. Die AEROSUISSE fordert, dass keine Mehrfachbelastungen administrativer Art für die Branche aus der Verordnung resultieren. Diese Forderung wird im vorliegenden Entwurf der CO₂-Verordnung nicht umgesetzt.

Antrag:**Art. 14a Abs. 3 (ergänzt):**

Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen *und international etablierten Standards*.

Begründung:

Für die AEROSUISSE ist eine Standardisierung zur Berechnung der Klimawirkung auf dem Weg zu einer Luftfahrt mit Netto-Null CO₂-Emissionen bis 2050 zentral.

Vor dem Hintergrund der Internationalität des Luftverkehrs (die Landesflughäfen Genf und Zürich werden von mehr als 50 ausländischen Fluggesellschaften bedient) ist es notwendig, für die Berechnung der Klimawirkung einen international anerkannten und harmonisierten Ansatz zu wählen. So führt beispielsweise die EU ab 2025 Flight Emission Label ein. Von der Einführung eines Schweizer Standards wird dringend abgeraten. Die Frist für die vorgeschlagene Einführung bereits ab 2026 erachten wir als zu kurz, weil es, wie erwähnt, auch darum geht, einheitliche und international anerkannte Standards zu etablieren, weshalb wir eine Verschiebung der Einführung auf 2027 vorschlagen.

Antrag:**Artikel 14a Abs. 4 (ergänzt):**

Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird. *Dieser Rechner muss auf gefestigten, wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie international etablierten Standards gemäss Absatz 3 basieren.*

Begründung:

Aktuell existiert noch kein wissenschaftlicher Konsens oder internationaler Standard, um die Klimawirkung der sogenannten Nicht-CO₂-Emissionen und die unterschiedliche zeitliche Wirkung von CO₂ und Nicht-CO₂ Effekten in einer einzelnen Kennzahl zum Ausdruck zu bringen. Luftfahrt ist ein globales Geschäft. Auch hier braucht es einen harmonisierten Ansatz gestützt auf international anerkannte Standards.

Antrag:**Art. 14a Abs. 7 (neu):**

CO₂-Minderungen aus der Nutzung von erneuerbaren Treibstoffen, Verbesserungen im Flugbetrieb sowie Investitionen in Negativemissionen sollen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Begründung:

Die Luftfahrt investiert Milliarden in die Modernisierung ihrer Flotte, treibt umfassende Massnahmen im Flugbetrieb voran und setzt auf die Nutzung von alternativem Treibstoff und Negativemissionstechnologien. Die dadurch erzielten CO₂-Minderungen müssen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Antrag:

Keine physische Beimischpflicht an den Landesflughäfen:

Artikel Art. 92a Örtlicher Geltungsbereich (ergänzt):

Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf, *wobei eine Anrechnung mittels Herkunftsnachweis möglich ist.*

Begründung:

Um Transportkosten sowie unnötige CO₂-Emissionen zu vermeiden, ist ein Zertifikatshandel (ein sogenanntes "Book & Claim" System) nach Vorbild des Strommarktes zu etablieren, damit SAF unabhängig vom Ort der Vertankung angerechnet werden kann. Ein solches Konzept würde grosse administrative und umweltbezogene Vorteile bieten. Die Schweiz sollte dabei ein anschlussfähiges System zur bilanziellen SAF-Anrechnung etablieren und sich mit der EU für die Schaffung eines gemeinsamen Book & Claim Systems einsetzen. Zentral dabei ist, ein administrativ einfaches System zu etablieren, welches über effektive Kontrollmechanismen verfügt sowie Betrug und Doppelzählungen verhindert.

Antrag:**Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweis (ergänzt):**

Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während 24 Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.

Begründung:

Im Rahmen des Emissionshandelssystem EHS sowie dem UN-Klimainstrument CORSIA unterliegen Fluggesellschaften bis zum 31. März des darauffolgenden Jahres einer Berichtspflicht. Vor diesem Hintergrund sollten Herkunftsnachweise mindestens bis zu diesem Datum gültig sein, damit einerseits ein allfälliges Reporting der Herkunftsnachweise im Gleichschritt getätigt werden kann und andererseits die Herkunftsnachweise bis zur Freigabe der Behörden Gültigkeit haben.

Antrag:**Art. 127h, Abs. 1, Bst.d (neu):**

die Erforschung, Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Minimierung der ganzheitlichen Klimawirkung unter Berücksichtigung der CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen.

Begründung:

Die Forschung zur Reduktion der kurzlebigen Nicht-CO₂-Emissionen bzw. deren Effekte (zum Beispiel durch die Anpassung des Flug-Levels oder das Umfliegen von gewissen Gebieten) muss vorangetrieben werden. Die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel zur Förderung von Massnahmen zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr sind unbedingt im vorgesehenen Umfang beizubehalten. Auf eine Mitteleinsparung bei der Luftfahrt ist zu verzichten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen.

AEROSUISSE

**Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt**

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

Elektronisch verschickt an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Altdorf, 16. Oktober 2024

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur CO₂-Verordnung und Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur CO₂-Verordnung und der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen Stellung zu nehmen, und nutzen diese Möglichkeit gerne.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Besonders möchten wir Sie auf folgendes Anliegen hinweisen, das für die Alpen-Initiative zentral ist:

- Die Übernahme des neuesten EU-Flottenziels für schwere Fahrzeuge bis 2030 ins CO₂-Gesetz als Fremderlassänderung bei der SVAG-Teilrevision.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Entscheidungsprozess.

Freundliche Grüsse



Django Betschart
Geschäftsleiter



Silvan Gnos
Verantwortlicher Alpenschutzpolitik

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art. 3 wie auch Art. 89 werden Ziele gesetzt, die nicht denjenigen des KIG entsprechen und welche die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel dazu erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des erläuternden Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art. 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, ohnehin bestehende Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit Null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar).

Art. 10 Abs. 2 Bst. b CO2G als Fremderlassänderung bei «Weiterentwicklung LSVA»

Im Januar 2024 hat die EU die Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge für 2030 deutlich verschärft. Die EU wird diese Ziele per Mitte 2024 in Kraft setzen (siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Da im CO2-Gesetz diese Differenz bereits bereinigt war, steht im neuen CO2-Gesetz nun eine veraltete Zahl (-30% statt -55% gegenüber 2020/2021). Im Dezember 2023 hat [Bundesrat Rösti im Nationalrat](#) anlässlich der Diskussion über die Minderheit Clivaz für die (damals noch voraussichtliche) EU-Zahl von -55% in Aussicht gestellt, dass der Bundesrat vorschlägt, den EU-Wert zu übernehmen, wenn der EU-Entscheid definitiv ist. Dieses ist nun gegeben, so dass bei der bereits vernehmlasssten Vorlage zu Weiterentwicklung LSVA die Prozentzahl im Gesetz anzupassen ist, damit die Schweiz nicht die mit Abstand schwächsten Vorgaben von ganz Europa hat.

Kein ersatzloser Verzicht aus finanzpolitischen Motiven

Irritiert mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat drei Massnahmen des neuen CO2-Gesetzes bereits wieder zur Diskussion stellt. Dieses Vorgehen werden wir entschieden bekämpfen, sofern im Rahmen der Gesetzesänderungen zur Ausgabenreduktion des Bundes keine Ersatzmassnahmen mit mindestens gleich hoher CO2-Reduktion gesetzlich beschlossen werden.

Anschubfinanzierung fossilfreier öV:

Hier ist besonders stossend, dass nun die eine Hälfte des Kompromisses umgesetzt werden soll. Die Mineralölsteuerbefreiung soll wie geplant wegfallen, während auf die Anschubfinanzierung für die Beschaffung fossilfreier Fahrzeuge verzichtet würde.

Als finanzpolitischen Beitrag möchten wir anregen, wenn schon zur breit akzeptierten Variante des CO₂-Gesetzes von 2021 zurückzukehren. Damals wurde die Anschubfinanzierung strikt Bundeskassenneutral ausgestaltet, indem die Anschubfinanzierung vollständig aus den Mineralsteuer-Mehreinnahmen finanziert wurde (Art. 48 Abs. 2bis MinÖStG [des Schlussabstimmungstextes der Vorlage 17.071](#): «Die vom Bund durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer erzielten Mehreinnahmen sind zweckgebunden zur Förderung CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu verwenden.»). Im Sinne eines Kompromisses wäre zum Beispiel denkbar, beim Mantelerlass zur Ausgaben- und Einnahmenüberprüfung den Artikel 41a des neuen CO₂-Gesetzes um einen Absatz zu ergänzen, wonach die Ausgaben die Zusatzeinnahmen aus dem Wegfall der Mineralölsteuerrückerstattung nicht übersteigen dürfen.

Internationaler Schienenfernverkehr:

Die Ausgaben in der Höhe von maximal 30 Mio. pro Jahr sind gemäss neuem CO₂-Gesetz bundeskassenneutral, denn sie werden über Mehreinnahmen aus dem Erlös von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge finanziert (siehe [Art. 37a CO₂G](#)). Es ist deshalb unverständlich und stossend, dass in einem Paket zur Ausgabenreduktion möglichst ohne Steuererhöhungen und andere Zusatzeinnahmen eine gegenfinanzierte Massnahme abgeschafft werden soll, was dem Bund faktisch zu Zusatzeinnahmen verhilft.

Auch in einer zweiten Hinsicht besteht eine klare Ungleichbehandlung gegenüber anderen Massnahmen der Ausgabenüberprüfung. Alle anderen Massnahmen laufen in den Jahren 2025 und 2026 weiter bevor ab 2027 die entsprechenden Gesetzänderungen in Kraft treten. Das Parlament hat für den internationalen Schienenpersonenverkehr einen Verpflichtungskredit mit einer kurzen Laufzeit abschliessend genehmigt. Analog müsste der Bund auch bei allen Massnahmen mit einer gesetzlichen Kann-Formulierung vorsorglich bereits per 2025 den Parlamentsentscheid zur Finanzpolitik vorwegnehmen und auf die entsprechenden Ausgaben nicht erst per 2027 verzichten.

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu

unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV: 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*

d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art. 4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art. 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertieften Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist

daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird....

Art. 5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit z.B. versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (z.B. Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwandes für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein

Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).**

Art. 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (**autorisierte A6.4ER**) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art. 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei Mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierten Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteinfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art. 10 Abs. 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen diese wichtige Änderung sehr, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art. 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art. 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art. 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir mindestens auch bei schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachtrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind).
- Die Erleichterungen dienen einer EU-weiteren Industriepolitik, die einzelne, wenig fortschrittliche Autohersteller vor Sanktionszahlungen bewahren will. Mehrere kleinere EU-Staaten ohne eigene Automobilindustrie erfüllten die für 2025 gültigen Vorgaben bereits 2022 ohne dass sie auf die EU-weiten Erleichterungen angewiesen wären. Für Staaten wie die Schweiz, die keine Automobilindustrie besitzen, die sie schützen möchte, sind diese Erleichterungen nur mit Nachteilen in Form von zusätzlichen CO₂-Emissionen, Mitnahmeeffekten und höheren Autofahrerkosten verbunden. Als Nicht-EU-Land, das nicht Teil der EU-weiten Zielerreichung ist, ist die Schweiz frei ein für sie nachteiliges System nicht zu übernehmen.
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen für Fahrzeuge mit besonders tiefen CO₂-Emissionen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen; Importeure können sich einfacher zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen, so dass für Hersteller mit vielen elektrischen Fahrzeugen im Schweizer System faktisch bereits zu einer erheblichen Erleichterung kommt. Für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb und neu für solche mit erneuerbaren synthetischem Antrieb sind im Schweizer Recht bereits zielgerichtete Erleichterungen geschaffen worden.
- Mit dem Verzicht auf Erleichterungen bei Personenwagen, die sich an der Anzahl der verkauften Elektrofahrzeuge orientiert, kommt der Bund einer Empfehlung der Eidgenössischen Finanzkontrolle nach. Eine ähnliche Mehrfachtanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Solange bei schweren Fahrzeugen in der Schweiz ein massiv tieferes Reduktionsziel gilt als in der EU (EU -55% bis 2030, CH -30% bis 2030) lehnen wir zusätzliche Erleichterungen ab, die Schweizer

LKW-Politik noch zusätzlich von der klimafreundlicheren LKW-Politik der EU zu entfernen. Sofern bei der Vorlage zur Weiterentwicklung der LSVA als Fremderlassänderung das EU-Flottenziel von -55% ins CO₂-Gesetz übertragen worden ist, unterstützen wir die Version der Vernehmlassungsvorlage, lehnen aber weitergehende Erleichterungen für schwere Fahrzeuge in Art.26c ab.

Bei leichten Nutzfahrzeugen unterstützen wir den Vorschlag des Bundesrates zurückhaltend Erleichterungen zu gewähren ist aus folgenden Gründen angebracht: Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringend. Denn im Vergleich mit dem benachbarten Ausland sind in der Schweiz schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. In der Schweiz sind leichte Nutzfahrzeuge gegenüber LKWs finanziell besonders attraktiv sind, weil für sie keine leistungsabhängige Abgabe zu entrichten ist. Der Trend weg von LKW- hin zu Lieferwagenfahrten steht nicht nur im Widerspruch zu Klimaschutz und Energieeffizienz, sondern stellt teilweise auch eine Umgehung der LSVA und des in Anzahl LKW-Fahrten formulierten gesetzlichen Güterverlagerungsziels dar. Um die unerfreuliche Entwicklung die zunehmenden CO₂-Emissionen des Lieferwagenverkehrs durch die Zunahme der Fahrzeuge zu bremsen, sind vergleichsweise bescheidene Erleichterungen, wie sie nun vorgeschlagen werden, ein Ansatz, den wir unterstützen.

Änderungsantrag

1 Überschreitet der Anteil der rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge an der Neuwagenflotte eines Grossimporteurs in den Jahren 2025 und 2030 die folgenden Prozentsätze, so wird bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte im betreffenden Jahr eine Verminderung in der Höhe nach Absatz 2 gemacht:

a im Referenzjahr 2025:

1. 17 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,

~~2. 6 Prozent für schwere Fahrzeuge~~

b im Referenzjahr 2030:

1. 30 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,

~~2. 10 Prozent für schwere Fahrzeuge~~

2 Die Verminderung entspricht der Höhe der Überschreitung, höchstens aber:

a 5 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper

~~b 3 Prozent für schwere Fahrzeuge~~

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst. a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst. f).

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft**,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:

Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art. 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.**

...

Art. 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betrug die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens **2012** Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;
- b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;
- c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;
- d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;
- e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;
- f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. ~~Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.~~

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt, wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und Wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art. 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art. 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der

Schweiz des Bundesrates *oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes* entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages *in der Schweiz* ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) geteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen *zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung* zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;
 - a. (neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
 - b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder
 - c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.
-

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
 - b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
 - c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.
- ...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art. 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die **Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes**

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähneter Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art. 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen **bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen** höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. **Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.**

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichem Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.” https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abbeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmales' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art. 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

- ~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~
~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert **und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.**

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger** geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null** geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinieren etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst. b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungs-potentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art. 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren

Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinÖStV

Art. 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinÖStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und

...



Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: ynl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
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 26. Juni 2024 haben Sie die Vernehmlassung zu den titelerwähnten Vorlagen eröffnet. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der AGVS ist um ökologisch und ökonomisch effizienten Lösungen zur Reduktion von CO₂-Emissionen bemüht. Der AGVS fordert aber, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Zielerreichung den tatsächlichen Marktgegebenheiten (mit der schwindenden Nachfrage zur Elektromobilität) in der Automobilbranche in realistischer Weise Rechnung tragen und dabei auf strengere Umsetzungsregeln im Vergleich zur Europäischen Union verzichtet wird. Aus heutiger Sicht lehnen wir den Verordnungsentwurf in seiner jetzigen Form ab.

Generell beantragen wir, dass das Inkrafttreten des CO₂-Gesetzes sowie der dazugehörigen CO₂-Verordnung aufgeschoben wird, da im erläuternden Bericht eine rückwirkende Gültigkeit vorgesehen wird. Damit können wir uns als betroffene Wirtschaftsbranche keineswegs einverstanden erklären, da diese Bestimmung realitätsfremd ist und die Unternehmen die zukünftigen Folgen der Geschäftstätigkeit abschätzen müssen. Ebenfalls kann rückwirkend die Angebotslenkung nicht realisiert werden und die bereits getätigten Vorausinvestitionen für Fahrzeugbestellungen (kundenverkaufte Fahrzeuge und Lagerfahrzeuge) werden viele Monate im Voraus ausgelöst. Anstelle der Inkraftsetzung per 1. Januar 2025 soll fix der 1. Januar 2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung im Jahr 2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO₂-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO₂-Verordnung).

Nachfolgend führen wir nebst der Forderung des Inkrafttretens erst per 2026 unsere Position zu den Bestimmungen des Vernehmlassungsentwurfes zur CO₂-Verordnung aus, welche aus unserer Sicht dringendst anzupassen sind.

Art. 3 lit. b

Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75% per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO₂-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch.

Heute betragen die Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 1990 rund 92% (Treibhausgasinventar des Bundes). Relevant ist jedoch der Absenkepfad seit dem Höchststand der Emissionen im Jahr 2008 (112%): Er verlief mehr oder weniger linear und belief sich im Schnitt auf rund 0.2 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Um das vorgegebene Ziel 2030 zu erreichen, müssten in den verbleibenden 5 Jahren im Jahresdurchschnitt jedoch 0.5 Millionen Tonnen CO₂ reduziert werden. Es gibt keine Anzeichen im Markt, dass in diesem kurzen Zeitraum ein solcher Umbruch stattfinden könnte: Die Treibstoffabsätze sinken jährlich um lediglich etwa 1.2%, die Beimischquote biogener Treibstoffe stösst an die Grenze der aktuell geltenden Normen, die Fahrleistungen nehmen zu. Bei einer Reduktionsrate der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im bisherigen Rahmen werden sie 2030 rund 85% des Jahres 1990 betragen.

Antrag: Anpassung des Sektorziels Verkehr auf 85 % anstelle von 75 %.

Art. 17a Abs. 2, 17b Abs. 2, 17c Abs. 2 und 17c^{bis} Abs. 2

Aus Sicht des AGVS ist undeutlich, welche Fahrzeuge in diese Kategorien fallen. Wichtig ist, dass sämtliche Fahrzeuge für die Krisenbewältigung und Spezialfahrzeuge verschiedener Organisationen (z.B. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz) miteingeschlossen werden.

Antrag: Die Formulierung ist zu präzisieren und ggf. eine klare Auflistung bzw. ein klarerer Verweis vorzusehen.

Art. 17g

Die Priorisierung in der Logik der Definition des Importeurs muss nach unserem Dafürhalten in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird und falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollen, der Fahrzeughalter.

Antrag: Anpassung des chronologischen Verlaufs mit einer Erstidentifikation bei der Zollanmeldung und anschliessender Abstufung.

Art. 25a Abs. 2

Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht. Mit dieser technologieoffenen Formulierung werden neue Technologien begünstigt, die den gleichen Klimaeffekt haben. Sie ist dabei angelehnt an die Begrifflichkeit nach Art. 9a VTS (SR 741.41).

Antrag: Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO₂-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies die Formulierung von:

- a. für Fahrzeuge, die im Betrieb CO₂ ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a Ziffer 3.3;
- b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Art. 26a

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100%igen Biogas-Betrieb sicher zu stellen. Die Logik von synthetischen Treibstoffen muss auch für Biogas angewendet werden. Biogas verursacht zwar einen höheren Anteil an Emissionen, aber die Zuführung dieses Kraftstoffes unterliegt einer ähnlichen Betrachtungsweise wie synthetische Treibstoffe. D.h. auf eine anzunehmende Menge ist ein Korrekturfaktor für geringe Emissionen in Betracht zu ziehen (vgl. auch CO₂-Emissionsfaktoren

oder <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/fachinformationen/biogene-treibstoffe.html> bzw. der Ökobilanz dieser Treibstoffe).

Antrag: Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder der pauschalisierte Reduktionswert herangezogen wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen). Somit entfällt der Querverweis zur EnEV und Art. 12a EnEV wird obsolet und wäre aufzuheben.

Art. 26b

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können. Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissionsreduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern (falls genügend Energie bereitgestellt werden kann). Im Rahmen von Faktorenbeurteilungen können strombasierte Energiequellen mit biogenen Treibstoffen unterschiedlich berücksichtigt werden – aber die Gesamtbemühungen für die Dekarbonisierung des Verkehrs soll in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO₂-Gesetz erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente oder Anwendungen übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufließen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure. Eine Formulierung nach einem Antragswesen stellt keinerlei Garantie dar, dass daraus auch ein Anspruch besteht. Die Verordnung hat daher klar aufzuzeigen, dass sich Bemühungen in diesem Bereich auszahlen, wenn für diese Versorgung grosser Aufwand betrieben werden muss.

Antrag: Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]) und;
- erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden [HVO])

eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen. Die Formulierung ist nicht auf «kann der Importeur beantragen» auszurichten, sondern auf «kann der Importeur anrechnen lassen».

Art. 26c

In der EU erhalten Hersteller, die einen bestimmten Anteil (ab 2025 zunächst 15 und ab 2030 dann 35 Prozent) an Fahrzeugen mit niedrigen CO₂-Emissionen verkauft haben, als Anreiz zur weiteren Förderung von besonders CO₂-günstigen Fahrzeugen eine leicht weniger strengere Zielvorgabe. In der Vernehmlassungsvorlage orientiert man sich allerdings nicht an die EU und sieht einen «Swiss Finish» mit verschärfender Regulierung vor. Nach der Vernehmlassungsvorlage sollen Erleichterungen für die individuelle Zielvorgaben nur in den Übergangsjahren 2025 und 2030 gelten (in der EU jedes Jahr), zudem nur für leichte Nutzfahrzeuge (in der EU auch für Personenwagen) und nur für reine Elektroautos (in der

EU gilt er für alle Fahrzeuge unter 50 g/km CO₂-Ausstoss). Dieser Schritt ist weder begründet noch in irgendeiner Weise nachvollziehbar, denn die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen sinkt tendenziell immer wie mehr.

Antrag: Der AGVS fordert die Übernahme der ZLEV-Regelungen aus der EU. Dabei sollen die Zielerleichterungen jährlich gewährt werden, Personenwagen sind miteinzubeziehen und auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g/km CO₂-Ausstoss sollten in die Berechnung einfließen. Ebenso ist die geforderte Implementierung und Übernahme der EU-Regeln auf weitere fünf Jahre (2030-2034) auszuweiten und die Zielquoten auf folgende Werte anzusetzen:

Referenzjahr	Personenwagen	Lieferwagen und leichte Sattelschlepper	Schwere Fahrzeuge
2025	25%	6%	6%
2026	25%	6%	6%
2027	25%	6%	6%
2028	25%	6%	6%
2029	25%	6%	6%
2030	35%	10%	10%
2031	35%	10%	10%
2032	35%	10%	10%
2033	35%	10%	10%
2034	35%	10%	10%

Art.27c (neu)

Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Der Ausschluss der Nischen- und Kleinserienhersteller-Regelung in der Schweiz stellt eine Verschärfung gegenüber den EU-Regelungen dar, weshalb wir deren Wiedereinführung analog der EU fordern.

Antrag: Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so wird für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst; dabei wird die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt.

Art. 92d

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Thematisch ähnlich wurde Motion 21.4318 (NR Niklaus-Samuel Gugger) im National- und Ständerat angenommen und zur Umsetzung an den Bundesrat überwiesen. Wenn bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen Emissionsreduzierungen erwirkt werden können, dann erzielen wir einen Erfolg für die Defossilisierung, ungeachtet dessen, ob es sich um einen biogenen oder strombasierten Kraftstofftyp handelt. Dieser Handel und folglich eine hohe Beimischmöglichkeit muss aufgebaut werden können, damit die Neu- und Bestandsflotte schnellstmöglich nachhaltig versorgt werden kann. Einkauf und Produktion von erneuerbarem Gas muss dort möglich sein, wo optimale Bedingungen herrschen (bzgl. Kosten und Eignung zur Herstellung). Die internationale Bescheinigung führt zu Vergleichbarkeit und Wettbewerb.

Antrag: Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Art. 119, 120 und 124

Antrag: Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug sollte zweckgebunden für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur verwendet werden statt der heutigen Umlage auf die Krankenkassenprämien. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur. Ein schneller Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur hilft, die Problemstellung des Energiezugangs für Mitarbeiter, Mieter, Laternenparkierer und Gewerbetreibende zu lösen. Gerade für letztere ist die E-Mobilität heute schlicht und ergreifend nicht bezahlbar. Durch eine Förderung der Ladeinfrastruktur wird ein Anreiz für Investitionswillige geschaffen und das verteuert den Energiebezug nicht. Damit wird der Nutzerzugang für die E-Mobilität positiv beeinflusst. Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Art. 129b-f

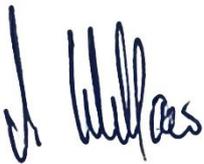
Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und mit dieser Vernehmlassung soll eine weitere Kaufunterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um eine unnötige Swiss-Finish-Lösung.

Antrag: Die Fördersituation ist zu streichen, damit keine einseitige Begünstigung und keine Direktzahlungen stattfinden. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge muss der Markt in gleicher Form erbringen wie beim gewerblichen Güterverkehr.

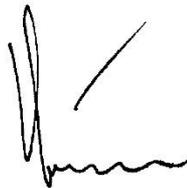
Für die Berücksichtigung unserer Anträge bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Manfred Wellauer
Vizepräsident



Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Elektronische Eingabe: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 7. Oktober 2024 / FP

Vernehmlassungsverfahren Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme zur obigen Vernehmlassung.

Gerne möchten wir folgende Punkte hervorheben, zu denen wir im Sinne unserer Mitglieder näher Stellung beziehen möchten.

Preiserhöhungen abmildern

Durch die deutlich tieferen Zielwerte für den Flottenausstoss ab 2025 und die absehbaren massiven Sanktionszahlungen aufgrund des nicht wachsenden Anteils an emissionsarmen und -freien Antriebssystem (PHEV und BEV), werden die Automobilisten und Automobilistinnen stark belastet. Schätzungen der Importeurverbände rechnen mit bis zu CHF 500 Mio. jährlich. Diese werden sich direkt oder indirekt auf den Autokauf auswirken, da sie die Kosten in die Höhe treiben. Aus unserer Sicht erfolgt die Transformation in einem zu hohen Tempo. Zeitbedarf und Planungshorizont der Hersteller und Importeure werden in der Regulierung ungenügend beachtet. Schaden tragen die Endkunden, sprich die Automobilistinnen und Automobilisten. Deshalb **fordern wir eine Übergangsfrist bis 01.01.2026 mit angepassten Zielwerten (PW: 93,6 gCO₂/km; LNF: 153,9 gCO₂/km) oder eine Form des Phasing-In für einen sanfteren Übergang.** Eine solche Regelung würde die Kostenfolge für die Bevölkerung und die Wirtschaft mildern.



Technologieoffenheit

Wir finden die Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen zwar löblich, finden es jedoch sträflich, dass die Inkludierung von biogenen Treibstoffen unterlassen wird. Deshalb **fordern wir gleichwertige Anerkennung von biogenen Treibstoffen**. Wir sind überzeugt davon, dass wir für die Energieversorgung unseres Landes verschiedenste Ansätze brauchen, damit die Energiesicherheit gewährleistet werden kann. Deshalb begrüßen wir die Schaffung eines Marktes für biogene und synthetische Treibstoffe.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Via E-Mail an
vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellungnahme von Avenergy Suisse

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung zu nehmen.

Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Mineralölwirtschaft in der Schweiz. Unsere Verbandsmitglieder sind in mehrfacher Hinsicht von den klimapolitischen Instrumenten in besonderem Masse betroffen. Wir erlauben uns, nachfolgend Anträge zu jenen Artikeln im **CO₂-Verordnungsentwurf** zu stellen, die für unsere Branche relevant sind. Bezüglich der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen **IBTV** verweisen wir auf die Stellungnahme von Biofuels Schweiz.

Artikel 3 Buchstabe b CO₂V

Antrag: *b. im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ 85 Prozent*

Begründung: Das Ziel von 75% ist unrealistisch. Heute betragen die Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 1990 rund 92% (Treibhausgasinventar des Bundes). Relevant ist jedoch der Absenkpfad seit dem Höchststand der Emissionen im Jahr 2008 (112%): Er verlief mehr oder weniger linear und belief sich im Schnitt auf rund 0.2 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Um das vorgegebene Ziel 2030 zu erreichen, müssten in den verbleibenden 5 Jahren im Jahresdurchschnitt jedoch 0.5 Millionen Tonnen reduziert werden. Es gibt keine Anzeichen im Markt, dass in diesem kurzen Zeitraum ein solcher Umbruch stattfinden könnte: Die Treibstoffabsätze sinken jährlich um lediglich etwa 1.2%, die Beimischquote biogener Treibstoffe stösst an die Grenze der aktuell geltenden Normen, die Fahrleistungen nehmen zu. Bei einer Reduktionsrate der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im bisherigen Rahmen werden sie 2030 rund 85% des Jahres 1990 betragen.

Artikel 26b Absatz 2 CO₂V

Antrag: Der Artikel soll wie folgt geändert werden:

2 Als erneuerbare synthetische Treibstoffe nach Artikel 11a des CO₂-Gesetzes gelten, sofern sie für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden:

a. hydrierte pflanzliche und tierische Öle und Fette (HVO/HEFA);

b. Treibstoffe, die unter Verwendung anderer erneuerbarer Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden.

Begründung: Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO₂G erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufließen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure.

Ohne Fördermechanismen können Treibstoffe biogenen Ursprungs wie andere alternative Energieträger heute noch nicht mit den konventionellen Energien konkurrenzieren. Biotreibstoffe stellen jedoch eine sehr wirkungsvolle, technisch etablierte und von der Bevölkerung akzeptierte Klimaschutzmassnahme dar, deren Potenzial in der Schweiz noch lange nicht ausgeschöpft ist. Der Anteil der Biotreibstoffe am gesamten Treibstoffabsatz liegt in der Schweiz mit knapp 4 Prozent deutlich tiefer als der Durchschnitt aller EU27 Staaten. In Schweden beträgt dieser Anteil sogar 25 Prozent. Die für den Artikel 26b Absatz 2 vorgeschlagene Änderung erlaubt, den Markt des synthetischen Treibstoffs HVO in der Schweiz weiterzuentwickeln.

Zudem ist heute bereits absehbar, dass es in den nächsten 5 Jahren kein nennenswertes Angebot an synthetischen Strassentreibstoffen aus nicht-biogenen Quellen geben wird. Dies ganz im Gegensatz zu HVO/HEFA, wo steigende Importmengen verzeichnet werden. So bliebe der Verordnungstext in der Version des Entwurfs toter Buchstabe. Mit der vorgeschlagenen Änderung entsteht auch eine Überbrückung bis zum Markthochlauf der synthetischen Energieträger nicht-biogenen Ursprungs. Dies ist wichtig für den Technologieerhalt sowohl auf Seiten der Energiewirtschaft als auch auf Verbraucherseite.

Artikel 87 CO₂V

Wir begrüssen die Erhöhung des Schwellenwertes von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂.

Artikel 89 Absatz 3 CO₂V

Antrag: Ergänzung

Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- (...)
- *Für das Jahr 2031: 52 Prozent*
- *Für das Jahr 2032: 54 Prozent*
- *Für das Jahr 2033: 56 Prozent*
- *Für das Jahr 2034: 58 Prozent*
- *Für das Jahr 2035: 60 Prozent*

Begründung: Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und diese wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann. Idealerweise be-

trägt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre. Die vorgeschlagene Änderung ist auch notwendig, um die Kontinuität der Klimaschutzprogramme zu gewährleisten. Die Stiftung KliK müsste im Laufe des Jahres 2025 laufende Klimaschutzprogramme einstellen, wenn kein Bedarf besteht, die aus ihnen resultierenden Emissionsvermindierungen bis 2035 zu erwerben.

Wenn Verträge mit Projekt- und Programmeignern bis 2035 abgeschlossen werden könnten, würde dies die Beschaffung insbesondere der bis 2030 benötigten internationalen Bescheinigungen erheblich erleichtern. Die Anforderung der finanziellen Additionalität (Art. 5 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 CO₂V) wird nämlich zunehmend unerfüllbar, wenn mit einem Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nur bis 2030 gerechnet werden kann. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft somit dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Aus rechtlicher Sicht spricht nichts gegen eine Festlegung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 auf Verordnungsstufe. Das zeitlich unbefristet geltende CO₂G enthält bereits Bestimmungen, die bis ins Jahr 2040 reichen (z.B. zu den Verminderungsverpflichtungen, Art. 31), selbst wenn es nur Emissionsziele bis 2030 formuliert. Zudem muss die Schweiz unter dem Pariser Übereinkommen im Laufe von 2025 ihr Emissionsziel bis mindestens 2035 bekanntgeben (Aufdatierung der Nationally Determined Contribution [NDC]).

Artikel 91 Absatz 2 CO₂V

Antrag: Streichen

Begründung: Der Bundesrat hat sich mit vorliegendem Artikel für eine hybride Lösung entschieden, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren müssen, wenn sie ihr deklariertes Emissionsziel erreichen will, sollen ihm zufolge auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination jeder Logik entbehrt.

Die vorgeschlagene Bestimmung bringt auch eine Ungleichbehandlung im Vergleich mit anderen Klimainstrumenten mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend, überdies ist sie sachlich ungerechtfertigt.

Artikel 92a CO₂V

Wir begrüssen, dass die Beimischpflicht für Sustainable Aviation Fuels ausschliesslich auf den Flughäfen Genf und Zürich gilt. Zudem stellen wir folgenden Ergänzungsantrag:

Antrag: Art. 92b ist wie folgt zu ergänzen (*Ergänzung kursiv*):

Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während XX Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge *der Stoffgruppe HVO/HEFA* der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.

Begründung: Die RED III berücksichtigt nebst dem Strassenverkehr auch die Luft- und Schifffahrt. Es spielt dort für die Verpflichtungen keine Rolle, in welchem Sektor fortschrittliche Biotreibstoffe angerechnet resp. eingesetzt werden, um die Ziele zu erfüllen. Entscheidend ist die Menge an erneuerbaren Treibstoffen im Markt. Die Rohstoffe und die ökologischen und sozialen Anforderungen müssen selbstverständlich eingehalten werden. Aus unserer Sicht müssen HKN der Stoffgruppe HVO/HEFA bei den Flugtreibstoffen anrechenbar sein, da der ökologische Mehrwert getrennt von der physischen Ware betrachtet wird. Eine HKN-systemtechnische Unterscheidung zwischen HVO/HEFA und HVO/HEFA-SAF ist somit nicht zielführend. Um einen erneuerbaren synthetischen Treib- oder Brennstoff im Markt zu platzieren, muss dieser in relevanten Mengen verfügbar sein.

Neuer Artikel 92c CO₂V

Antrag: Für Flugpetrol, das bei einer Bewirtschaftung aus den Pflichtlagern genommen wird, entfällt die Beimischpflicht gemäss Art. 28f des CO₂-Gesetzes. Es gilt auch keine nachträgliche Beimisch- oder Kompensationspflicht.

Begründung: Die Ausnahme begründet auf Artikel 8a des CO₂-Gesetzes («Ausnahmen für die Gesamtverteidigung»). Sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat wurde bestätigt, dass auch die wirtschaftliche Landesversorgung zur Gesamtverteidigung gehört. Zudem wird in der Botschaft zum CO₂-Gesetz erwähnt, dass Ausnahmen für Pflichtlager im Rahmen des Landesversorgungsgesetzes (LVG) möglich seien. Um eine Planungs- und Rechtssicherheit zu haben, ist entscheidend, dass die Ausnahme für das Flugpetrol in der CO₂-Verordnung statuiert wird. Demgegenüber handelt sich heute bei den Ausnahmen gemäss LVG um allfällige, wohl begründete Adhoc-Entscheide des Bundesrates im Falle einer Bewirtschaftung. Da Pflichtlagerhaltung eine strategische und langfristige Aufgabe ist, müssen grundlegende Entscheide klar geregelt sein und können nicht Adhoc bei Bedarf entschieden werden.

Erneuerbares (biogenes und/oder synthetisches) Flugpetrol wird heute nur als Blend, d.h. bereits mit fossilem Flugpetrol gemischt, importiert, es findet - nicht zuletzt aus Gründen der Qualitätssicherung - in den Tanklagern kein Blending bei der Auslagerung an die Flughäfen statt. Deshalb gibt es in keiner Tankanlage, wo Flugpetrol-Pflichtlager gehalten werden, Tanks mit reinen (d.h. unvermischten) erneuerbaren Flugtreibstoffen. Würde die Beimischpflicht auch für Pflichtlagerware gelten, müssten in all diesen Tankanlagen ein Teil

der Pflichtlager mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen gelagert werden, da ein Blending bei der Auslagerung wegen der Qualitätsvorgaben nicht möglich ist. Dies würde einerseits die Pflichtlagerhaltung unnötig verteuern und vor allem ist heute wenig bekannt über die Langzeitlagerung von Flugpetrol mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen. Die von dieser Ausnahme betroffenen Mengen sind überschaubar und im Vergleich zum ordentlich abgesetzten Flugpetrol sehr klein. Pflichtlager können zudem nur vom Bund, vom Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung oder vom Bundesrat (bei grösseren Mengen) frei gegeben werden.

Betreffend

Artikel 10 Abs. 6,
Artikel 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1,
Artikel 5a Abs. 1 lit. B,
Artikel 6 Abs. 2 lit. n Ziff. 3, sowie
Anhang 2a Ziff. 3 und
Anhang 3a, Ziff. 3.4

verweisen wir auf die Stellungnahme der Stiftung KliK, der wir uns in diesen Punkten vollumfänglich anschliessen.

Änderungen übriger Erlasse

Luftreinhalteverordnung LRV

Antrag: Verlängerung der bestehenden Regelung in **Anhang 5 Ziffer 5 Absatz 1bis** der Luftreinhalteverordnung vorerst bis zum 30. September 2030.

Begründung: In den kommenden Jahren wird Bioethanol im Strassenverkehr eine noch grössere Bedeutung zukommen. Die in der Luftreinhalteverordnung vorgesehene erlaubte Abweichung vom Dampfdruck für Motorenbenzin mit beigemischtem Bioethanol (Waiver) im Sommerhalbjahr ist dabei ein entscheidender Baustein der erfolgreichen Transformation hin zu einem klimaneutralen Strassenverkehr. In der aktuellen Version der Luftreinhalteverordnung ist der Waiver bis zum 30. September 2025 gültig.

Eine detaillierte Begründung erfolgte mit den Schreiben vom 8. Mai 2024 und dem Bericht vom 4. September 2024 zuhanden des Bundesamts für Umwelt BAFU.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Avenergy Suisse

Daniel Hofer
Präsident



Dr. Roland Bilang
Geschäftsführer

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

Per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 3. September 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung: Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat die BPUK mit Schreiben vom 26. Juni 2024 eingeladen, zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) sowie der über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit. Daneben verweisen wir gerne auf die Stellungnahmen von KöV und EnDK.

1. Generelle Bemerkungen

Die Vorlage ist in ihren Grundzügen angemessen. Angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels müsste der Handlungsspielraum in mehreren Bereichen weiter ausgeschöpft werden. Insbesondere in drei Bereichen erachtet der Vorstand der BPUK Anpassungen als notwendig:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen von zwei Dritteln ist unzureichend und sollte erhöht werden. Dies gilt umso mehr, weil die zuletzt verbleibenden Emissionen nach Ausschöpfung des leicht anzugehenden Verminderungspotenzials am schwierigsten zu reduzieren sind.
- Der Sektor Verkehr muss mehr als im Entwurf vorgeschlagen zu den Zielsetzungen beitragen. Die in der Vorlage enthaltenen Bestimmungen nehmen zwar wichtige und lange überfällige Streichungen von bestimmten Erleichterungen und Fehlanreizen vor. Allerdings sind auch die übrigen Erleichterungen zu streichen, der Kompensationssatz im Inland ist zu erhöhen und die Sanktionen sind anzupassen, damit im Verkehr ambitioniertere Zielsetzungen erreicht werden können.
- In der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) sind die Regelungen bezüglich der ökologischen Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe denjenigen der EU anzugleichen: Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet müssen mindestens 70 Prozent statt wie vorgeschlagen 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen emittiert werden als bei konventionellen fossilen Brenn- oder Treibstoffen.

2. Anträge zu einzelnen Artikeln der CO₂-Verordnung

Art. 2a: Inlandanteil

Der vorgeschlagene Inlandanteil der Reduktion von mindestens zwei Dritteln bedeutet eine Abschwächung gegenüber der bisherigen Regelung im CO₂-Gesetz. Es ist fraglich, ob mit dem Inlandanteil von zwei Dritteln das globale Netto-Null-Ziel gemäss dem Pariser Klimaübereinkommen und dem Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) erreicht werden kann.

Um diesem gerecht zu werden, sind unter anderem ein umfassender Infrastrukturumbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz nötig. Hohe Anteile der Kompensation im Ausland verzögern dies. Verstärkte Investitionen in zukunftsweisende Technologien, Wissen und Expertise in der Schweiz unterbleiben.

Wir weisen auch darauf hin, dass die Kantone in ihren Zielsetzungen in der Regel auf Auslandkompensation verzichten. Sie planen also, die Treibhausgasreduktionen vollständig im Inland zu realisieren. Ein höherer Inlandanteil unterstützt unsere Bemühungen und Ambitionen und gibt den Kantonen Planungssicherheit.

Aus diesen Gründen ist es angezeigt, einen Inlandanteil von mindestens 75 Prozent oder höher festzulegen. So würde die Schweiz auch ihre Verantwortung als reicher Staat, der zu den grössten Pro-Kopf-Emittenten von Treibhausgasen gehört, wahrnehmen.

Antrag

Art. 2a anpassen:

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu 75 Prozent ~~zwei Dritteln~~ mit Massnahmen in der Schweiz.

Art. 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Verkehr im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von 8 Prozent ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 auf 65 Prozent anzupassen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen möglich. Um die Reduktion von 35 Prozent bis 2030 zu erreichen, müssten rein elektrisch betriebene Fahrzeuge ungefähr 22 Prozent des Gesamtbestands ausmachen. Damit wäre auch die übergreifende Zielsetzung gemäss Art. 2a mit einem Inlandanteil von mindestens 75 Prozent zu erreichen.

Mit der vorgesehenen Streichung von Artikel 3 Absatz 2 entfällt die Möglichkeit, dass das UVEK dem Bundesrat beim Verfehlen von Zwischenzielen weitere Massnahmen vorschlagen kann. Diese Streichung ist nachvollziehbar, da bis 2030 keine weiteren Zwischenziele mehr vorliegen. Dennoch sollte überprüft werden, ob sich die einzelnen Sektoren auf dem vorgesehenen Absenkpfad befinden, und gegebenenfalls sollen weitere Massnahmen vorgesehen werden können. So kann sichergestellt werden, dass die Ziele bis 2030 erreicht werden.

Antrag

Art. 3 Abs. 1 Bst. b anpassen und neuen Abs. 2 einführen:

¹ In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

(...)

b. im Sektor Verkehr: höchstens 65 ~~75~~ Prozent;

(...).

² Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, die ausreichen, um die Richtwerte zu erreichen.

Art. 17a und 17b: Personenwagen und Lieferwagen

Die generelle Ausnahme von Personen- und Lieferwagen mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, ist aus mehreren Gründen zu hinterfragen. Im Betrieb CO₂-freie Antriebe sind bei Personen- und Lieferwagen heute bereits standardmässig in allen Fahrzeugklassen auf dem Markt verfügbar. Bei heute teilweise noch höheren Anschaffungskosten sind die Lebenszykluskosten dieser Fahrzeuge bereits tiefer, vor allem bei hohen Fahrleistungen. Die technischen Anforderungen an die Personen- und Lieferwagen sind in den meisten Fällen auch mit im Betrieb CO₂-freien Antrieben erfüllbar.

Antrag

Sämtliche Personen- und Lieferwagen mit Armeekennzeichen sind dem Geltungsbereich zu unterstellen. Art. 17a Abs. 2 sowie Art. 17b Abs. 2 sind entsprechend anzupassen.

Art. 26: Verminderung durch Ökoinnovationen

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte können mittels Ökoinnovationen vermindert werden. Allerdings ist keine klare Definition vorhanden, was genau Ökoinnovationen umfasst. Von Erleichterungen dieser Art ist abzusehen, um eine ambitioniertere Zielsetzung im Sektor Verkehr zu erreichen.

Antrag

Art. 26 streichen.

Art. 28 und Anhang 4a: Individuelle Zielvorgabe

Die Anpassung des Vorzeichens der Zielwertgeraden in der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe gemäss Anhang 4a Ziff. 1.3 begrüßen wir ausdrücklich. Somit führt das Importieren von Fahrzeugen, die schwerer sind als der Schweizer Flottendurchschnitt, zu der gewünschten Verschärfung der individuellen Zielvorgabe. Nur wenn der Mechanismus in dieser Weise funktioniert, ist eine Erreichung der Zielwerte realistisch.

Art. 29: Sanktionsbeträge

Die Sanktionsbeträge bei Überschreiten der Emissionsziele sind an die Regelungen in der EU angelehnt. Mit diesem Vorgehen werden allerdings Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der EU und der Schweiz nicht abgebildet. Momentan ist die Kaufkraft in der Schweiz gegenüber dem europäischen Durchschnitt um den Faktor 2.8 höher. Die Sanktionen sind daher mindestens um den Faktor 2.5 anzupassen.

Antrag

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

Art. 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Gemäss Art. 66a Abs. 2 kann eine Verminderungsverpflichtung auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ umfassen. Wir gehen davon aus, dass dabei das abgeschiedene CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers mit Verminderungsverpflichtung gemeint ist. Dies ist zu konkretisieren.

Antrag

Art. 66a Abs. 2 konkretisieren:

² Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgeschiedenen CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.

Art. 87: Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

In Art. 87 wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung hierfür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wurde.

Antrag

Die Schwelle zur Ausnahme von der Kompensationspflicht ist bei 1'000 Tonnen CO₂ pro Jahr zu belassen.

Art. 89: Kompensationssatz

Neu müssen ab 2025 gemäss Art. 89 Abs. 3 25 Prozent der Emissionen kompensiert werden. Dieser Anteil soll gemäss Vorlage bis 2030 auf 50 Prozent ansteigen. Art. 89 Abs. 2 senkt den Kompensationssatz im Inland von bisher mindestens 15 Prozent auf neu mindestens 12 Prozent. Wir beantragen, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch und das Potenzial für neue Projekte ebenfalls vorhanden ist. Zusätzlich beantragen wir, dass die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ bis 2030 mindestens gleich hoch bleiben soll, was eine jährliche Erhöhung des Kompensationssatzes im Inland zur Folge hat. Falls die Emissionen im Verkehr linear abnehmen, würde der Kompensationssatz im Inland in den betreffenden Jahren folgende Höhe aufweisen:

- 2025 und 2026: 15 Prozent
- 2027 und 2028: 16 Prozent
- 2029 und 2030: 17 Prozent

Anträge

- *Der Kompensationssatz im Inland ist weiterhin bei mindestens 15 Prozent zu belassen.*
- *Die absolut im Inland zu kompensierende Menge CO₂ von 2025 bis 2030 muss mindestens gleich hoch bleiben und der Kompensationssatz im Inland ist dementsprechend jährlich anzupassen.*

Art. 104: Globalbeitragsberechtigung

Der Begriff CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien ist nicht klar definiert. Eine genaue Definition des Begriffs ist wichtig, damit klar ist, wofür Globalbeiträge gewährt werden.

Antrag

Im erläuternden Bericht ist zu präzisieren, was mit der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien gemeint ist.

Art. 112: Förderberechtigung (Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie)

Die Unterstützung für die indirekte Nutzung von Geothermie, wenn sich die direkte Nutzung als unmöglich erwies, ist möglichst gleich auszugestalten wie im Falle einer direkten Nutzung. Dies einerseits, weil ein Projektträger ein entsprechendes Projekt in der Annahme gestartet hat, eine Förderung in bestimmter Höhe zu erhalten und andererseits, um sicherzustellen, dass die Potenziale auch genutzt werden, wenn die entsprechenden Vorarbeiten bereits umgesetzt wurden. Dabei ist es zielführender, die Unterstützungsbeiträge gleich auszugestalten wie bei der vorgesehenen Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Das bedeutet, dass durch die Förderung die ungedeckten Kosten übernommen würden und nicht nur ein prozentualer Anteil der anrechenbaren Investitionskosten. Ungedeckte Kosten sind Kosten, die nicht durch die Einnahmen aus den Energielieferungen gedeckt werden.

Anträge

- *Die Unterstützung von Projekten für die indirekte Nutzung von Geothermie ist Projekten zur direkten Nutzung von Geothermie möglichst gleichzustellen.*
- *Die Förderung soll die ungedeckten Kosten übernehmen.*

Art. 113e: Förderberechtigung (Förderung von Anlagen zur Nutzung von Solarthermie für Prozesswärme)

Die Beschränkung auf eine Mindestleistung von 35 kW für solarthermische Anlagen für industrielle Anwendungen ist zu restriktiv, insbesondere für kleinere Anlagen, die eine geringere Leistung benötigen, aber ein interessantes Potenzial darstellen. Eine Senkung der Mindestleistung auf 10 kW würde es ermöglichen, die meisten Anlagen dieser Art zu subventionieren, insbesondere wenn sie nicht im Rahmen des Gebäudeprogramms förderfähig sind.

Antrag

Art. 113e Abs. 1 Bst. b. anpassen:

¹ Förderberechtigt sind Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme, die:

(...)

b. eine thermische Kollektornennleistung von mindestens 10 ~~35~~ kW aufweisen;

(...).

Art. 127a: Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Die Finanzhilfen beschränken sich gemäss Art. 127a Abs. 1 auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen. Die Bewertung und Kommunikation der Massnahmen würde mehr Aufmerksamkeit verdienen, um gute Praktiken zu verbreiten. Wir gehen im Weiteren davon aus, dass neben Massnahmen zur Vermeidung von Schäden wie im erläuternden Bericht (S. 52) beschrieben auch Massnahmen zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt förderungswürdig sind.

Angesichts der Naturgefahrenereignisse in diesem Sommer ist es bedauerlich, dass die Vermeidung von Personen- und Sachschäden aufgrund von Bodenbewegungen nach intensiven Niederschlägen in der Liste der besonders zu fördernden Anpassungsmassnahmen nicht enthalten ist. Auch sollten Niederschlagsereignisse explizit genannt werden, damit offensichtlicher ist, dass auch Massnahmen im Bereich Schwammstadt/Schwammlandschaft wie im Erläuterungsbericht beschrieben förderberechtigt sind (Bst. c). Ökosysteme können zudem auch durch Ereignisse wie Trockenperioden oder Starkniederschläge beeinträchtigt werden, was eine Änderung in Abs. 2 Bst. e bedingt. Ebenso sollten Massnahmen förderwürdig sein, die der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern, z.B. durch Niederwasserrinnen, dienen.

Massnahmen in Bezug auf Schäden in der Landwirtschaft (Bst. d) sind förderwürdig, wenn eine standortangepasste und klimawandelresistente Bewirtschaftung beziehungsweise entsprechende Kulturen vorhanden sind. Der Einsatz von trockenheitstoleranten landwirtschaftlichen Kulturen sollte als gute fachliche Praxis vorausgesetzt werden können und hier im Gegensatz zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht nicht gefördert werden. Eine Ausnahme wären allfällige Hilfen bei der Umstellung, falls diese den üblichen Umfang übersteigt.

Antrag

Art. 127a anpassen:

¹ Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung, Umsetzung, Evaluation und Kommunikation von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates entsprechen.

² Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

(...)

- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen;
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden; dabei werden Anpassungsmassnahmen in der Landwirtschaft nur gefördert, wenn sie im Zusammenhang mit einer standortangepassten und klimawandelresistenten Bewirtschaftung stehen oder standortangepasste und klimawandelresistente Kulturen nutzen;
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemen Ökosystemleistungen durch Ereignisse und durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung;
- f. Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern.

Art. 128: Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit

Gemäss Art. 128 fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird jedoch auch die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt.

Antrag

Art. 128 ist um die Klimaanpassung zu ergänzen.

Art. 128a: Höhe der Finanzhilfen

Förderwürdige Projekte in diesem Bereich werden häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtliche Körperschaften wie Gemeinden oder Kantone durchgeführt. Daher scheint die Höhe der Finanzhilfen, insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung, gering. Sie ist zu erhöhen.

Antrag

Art. 128a anpassen:

Die Finanzhilfen betragen höchstens 60 ~~40~~ Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten.

Auslandskompensation

Gemäss erläuterndem Bericht (S. 77–78) ist vorgesehen, dass die Kompensation im Ausland zur Erreichung des Klimaziels 2030 über die Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe erfolgen soll. Wir weisen darauf hin, dass diese jedoch voraussichtlich nur ungefähr die Hälfte der im Ausland zu kompensierenden Emissionen abdecken würde. Für die restlichen Emissionen müsste der

Bund internationale Bescheinigungen erwerben. Dies wäre mit hohen Kosten verbunden: Bei einem Preis von 100 Franken pro Tonne CO₂ wären dazu rund 400 Millionen Franken erforderlich.

3. Anträge zu einzelnen Artikeln der IBTV

Künftig dürfen gemäss Art. 35d des revidierten Umweltschutzgesetzes erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. In der neuen IBTV werden diese Anforderungen konkretisiert. Die ökologischen Anforderungen sind unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a). Diese Verminderungsleistung ist nicht ausreichend. Auch entspricht sie nicht den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt. Die IBTV und auch die Mineralölsteuergesetzgebung sind diesbezüglich den Regelungen der EU anzugleichen.

Zudem ist unklar, wie die betreffenden Brenn- und Treibstoffe an die klimapolitischen Instrumente, wie z.B. die Beimischnpflicht bei Flugtreibstoffen, angerechnet werden. Dabei ist es zentral, dass nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen anrechenbar sind. So wäre beispielsweise beim Einsatz von emissionsarmen Flugtreibstoffen – je nach Verminderungsleistung des Treibstoffs – z. B. 70 Prozent davon an die Beimischquote anrechenbar.

Anträge

- *Art. 3 Abs. 1 Bst. a anpassen:*

¹ Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 70 ~~40~~ Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- (...).

- *Diese Änderung ist in Art. 19c Bst. a der Mineralölsteuerverordnung ebenfalls nachzuvollziehen.*
- *Ausserdem ist sicherzustellen, dass in den klimapolitischen Instrumenten, bei denen erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe angerechnet werden können, nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen angerechnet werden.*

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK
- N. Kammermann, Geschäftsführerin KVV
- V. Bittner-Priez, Generalsekretärin EnDK
- Y. Bichsel und S. Schürer, GS UVEK
- K. Schneeberger, Direktorin BAFU

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bauenschweiz
Cristina Schaffner
Weinbergstrasse 55
8006 Zürich

17.10.2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, in oben erwähnter Angelegenheit Stellung zu nehmen.

Bauenschweiz ist der Dachverband der Schweizer Bauwirtschaft mit rund 80 Mitgliedsverbänden aus den Bereichen Planung, Bauhauptgewerbe, Ausbau und Gebäudehülle sowie Produktion und Handel. Die Bauwirtschaft trägt 12% zur gesamten Schweizerischen Wirtschaftsleistung bei und beschäftigt rund 500'000 Fachkräfte. Sie zählt zu den fünf grössten Arbeitgebern und bildet 15% aller Lernenden in der Schweiz aus.

Die Schweizer Bauwirtschaft unterstützt die in der Vorlage vorgeschlagenen Stossrichtungen für die Umsetzung des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 im Grundsatz.

Zwei einleitende Bemerkungen

Erstens schafft eine Meldepflicht für Wärmeerzeugungsanlagen eine verbesserte Datengrundlage. Es ist jedoch zentral, dass die Meldepflicht auf eine möglichst einfache, digitale Weise erfolgt, um den administrativen Aufwand tief zu halten. Die Meldepflicht soll zudem harmonisiert in den Kantonen eingeführt werden.

Zweitens ist grundsätzlich von zentraler Bedeutung, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiessen gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten im Bereich der Baumaterialproduktion und Wiederverwendung führen. Ebenfalls wichtig ist dabei der Entscheid, dass nicht mehr beabsichtigt ist, die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten für Anlagen dem Bundeshaushalt zuzuführen, sondern diese für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS zu nutzen. Zudem erachten wir die Weiterentwicklung des EHS im Einklang mit den Regeln des EU-ETS als wichtig und richtig.

Bemerkungen mit Bezug zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Art. 3 Abs. streichen

Gemäss Art. 3 Abs. 3 des CO₂-Gesetzes wird dem Bundesrat die Kompetenz übertragen, in Übereinstimmung mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festzulegen. Der Bundesrat kann, muss aber nicht von dieser Kompetenz bei der vorliegenden Verordnung Gebrauch machen. Die Emissionen müssen sehr zeitnah in den kommenden Jahren stark und effizient wo immer möglich reduziert werden. Ab Inkrafttreten der Verordnung bleiben noch knapp 5 Jahre bis 2030. In dieser Zeitspanne sollte wo immer möglich investiert werden. Für die unmittelbare Klimawirkung ist es nicht zentral, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Anreiz und Fokus müssen voll auf Art. 3 Abs. 1 und Abs. 3 des CO₂-Gesetzes sowie den Vorgaben und der Zeitachse des KIG liegen.

Art. 10 Abs. 6 anpassen

Die **nationalen** Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. **Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.**

Begründung: Der Bundesrat kann vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf.

Art. 66a Abs. 1 anpassen

Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG¹⁷ abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder~~
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Begründung: Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 2 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down mit 2.5% pro Jahr festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll oder umsetzbar. Sollte das Mindestziel dennoch umgesetzt werden, so ist sicherzustellen, dass dieses nicht in jedem Jahr einzuhalten ist. Dies damit für schwer zu dekarbonisierende Prozesse – beispielsweise aufgrund fehlender Technologien oder alternativer Brennstoffe – auch eine nicht-lineare Reduktion der Treibhausgasemissionen möglich bleibt. Denn es ist davon auszugehen, dass der Grossteil der Reduktion der Treibhausgasemissionen bei Vorliegen neuer Technologien und alternativer Brennstoffe gegen Ende des Reduktionsziels (zwischen 2035 und 2040) stattfinden wird.

Art. 72f Abs. 2 anpassen

~~Das Gesuch um Nichtberücksichtigung Die Meldung der zusätzlichen Treibhausgasemissionen ist dem BAFU bis zum 31. Mai des Folgejahres in der von diesem vorgeschriebenen Form einzureichen zusammen mit der Übermittlung der übrigen Angaben im Rahmen der Verminderungsverpflichtung mitzuteilen.~~

Begründung: Mit einem zusätzlichen Gesuch sowie mit einer Form, die durch das BAFU zu bezeichnen ist, werden unnötigerweise höhere Hürden geschaffen. Die Berücksichtigung hat automatisch oder zumindest lediglich durch Meldung im Rahmen des üblichen Monitorings zu erfolgen.

Antrag zu Art. 65 und 79

Überprüfung der zu publizierenden Daten und Klärung des Rechtsverhältnisses gegenüber dem Öffentlichkeitsgesetz (BGÖ) einerseits und dem Kartellgesetz (KG) andererseits.

Bauenschweiz erachtet die Publikation von umfassenden Daten, wie beispielsweise die Publikation der Emissionsdaten pro EHS-Anlage respektive pro Anlage mit einer Verminderungsverpflichtung, als problematisch. Bei derartigen Daten mag es sich auf den ersten Blick zwar nicht um Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisse im engeren Sinne handeln, doch mit den notwendigen Branchenkenntnisse

über Rohstoffe, Produkte und den branchenüblichen Produktionsverfahren können sich diese als höchst sensibel und wettbewerbsrelevant herausstellen, da damit auf Art und Menge der produzierten Waren geschlossen werden kann.

Artikel 113c ff.

Die Förderanreize für die Produktion von inländischem Biogas erachten wir grundsätzlich als sinnvoll, da solche Brennstoffe auch in der Zukunft eine ernstzunehmende Alternative für viele Bauproduktionsbetrieben sein können. Aus diesem Grund unterstützen wir die Aufnahme dieses Themas in die Verordnung.

Artikel 127f anpassen

Das BAFU zahlt die Finanzhilfen nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus **bei Umsetzungsbeginn der Massnahme ganz oder zumindest teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen wieder an das BAFU zurückerstattet.**

Begründung: Die Auszahlung der Finanzhilfen erst bei Vorlage eines Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme ist auch in der Schweizer Bauwirtschaft mit vielen Kleinunternehmen nicht KMU-tauglich. Das ist gegenüber Grossunternehmen mit höheren finanziellen Reserven ein deutlicher Nachteil und reduziert den Anreiz für rasche Investitionen.

Für die Berücksichtigung unserer Überlegungen danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Bauenschweiz



Ständerat Hans Wicki
Präsident



Cristina Schaffner
Direktorin



Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Via E-Mail an vnl-klima@bafu.admin.ch

Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Stellungnahme Biofuels Schweiz

Sissach, 15. Oktober 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen Stellung nehmen zu können.

Ausgangslage

Biofuels Schweiz vertritt eine technologieoffene Energie- und Klimapolitik. Es ist entscheidend, dass wir alle verfügbaren Technologien und Optionen nutzen, um die Klimaziele zu erreichen.

Erneuerbare Treibstoffe spielen dabei eine zentrale Rolle, insbesondere bei der Reduktion fossiler CO₂-Emissionen im bestehenden Verkehr, in der Binnenschifffahrt und der Aviatik. Sie ermöglichen eine rasche und effektive Defossilisierung, ohne dass aufwendige Umstellungen der Infrastruktur notwendig sind.

In der Stellungnahme konzentrieren wir uns auf die Artikel, die unsere Branche betreffen.

Verankerung des HKN-Systems in der CO₂-Verordnung

Das HKN-System geht mittlerweile in die richtige Richtung und der aktuelle Stand scheint für die Branche umsetzbar. Wir begrüßen somit die Entwicklungen der letzten Monate sehr. Zentral ist die Trennung zwischen HKN und dem physischen Produkt und die effiziente Anwendung von Stoffgruppen. Die Klimainstrumente müssen zudem die HKN akzeptieren und nicht darauf bestehen, dass das physische Produkt vor Ort verwendet wird.



Art. 26a – Verminderung durch Erdgas, Biogas und erneuerbare flüssige Treibstoffe

Durch die Inverkehrbringung von erneuerbaren flüssigen Treibstoffen reduzieren sich auch die Flottenemissionen. Dies nach demselben Prinzip wie Art. 26a, nach welchem ein bekannter Anteil Biogas im Netz ebenfalls Berücksichtigung findet.

Antrag: Art. 26a ist wie folgt zu ergänzen:

Art. 26a Verminderung durch Erdgas, ~~und~~ Biogas und erneuerbaren flüssigen Treibstoffen

¹ Bei Fahrzeugen, die mit einem Treibstoffgemisch aus Erdgas und Biogas betrieben werden können, wird der Prozentsatz des anerkannten biogenen Anteils nach Artikel 12a Absatz 2 der Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 als Verminderung der CO₂-Emissionen berücksichtigt. Bei Fahrzeugen, die mit einem Treibstoffgemisch aus fossilen und erneuerbaren flüssigen Treibstoffen betrieben werden können, wird der jährlich zu bestimmende Marktanteil der erneuerbaren flüssigen Treibstoffe auf Basis der Zollstatistik als Verminderung der CO₂-Emissionen berücksichtigt.

Art. 26b Abs. 2 – Definition von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Eine Definition, die ausschliesslich E-Fuels umfasst, schränkt die Vielfalt der synthetischen Treibstoffe zu ein. Eine umfassende Definition synthetischer Treibstoffe muss mindestens auch HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) und HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids) einbeziehen (vergleiche Beilage ELR).

Antrag: Art. 26b Abs. 2 soll wie folgt geändert werden:

Als erneuerbare synthetische Treibstoffe nach Artikel 11a des CO₂-Gesetzes gelten, sofern sie für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden:

- a. Pflanzenöle, die durch eine katalytische Reaktion mit Wasserstoff (Hydrierung) in Kohlenwasserstoffe umgewandelt wurden (HVO / HEFA);
- b. Treibstoffe, die unter Verwendung anderer erneuerbarer Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden.

Art. 89 Abs. 3

Im Sinne der Kontinuität und Planungssicherheit für die Wirtschaft ist Art 89 Abs. 3 zu ergänzen. Rechtlich spricht nichts gegen die Festlegung der Kompensationssätze bis mindestens 2035, da das CO₂-Gesetz bereits Bestimmungen bis 2040 enthält.

Antrag: Art. 89 Abs. 3 wie folgt ergänzen:

Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- g. für das Jahr 2031: 52 Prozent
- h. für das Jahr 2032: 54 Prozent
- i. für das Jahr 2033: 56 Prozent
- j. für das Jahr 2034: 58 Prozent
- k. für das Jahr 2035: 60 Prozent

Art. 91 Abs. 2 – Jahr 2030 - In- und Auslandmassnahmen

Eine single year Betrachtung lehnen wir ab. Um eine faire und konsistente Regelung zu gewährleisten, sollte auch im Inland das Banking für das Jahr 2030 ermöglicht werden. Dies würde die Flexibilität erhöhen, um die CO₂-Ziele effektiver zu erreichen.

Antrag: Art. 91 Abs. 2 streichen

Art. 92b – Herkunftsnachweis zur Beimischung bei Flugtreibstoffen

Die RED III berücksichtigt nebst dem Strassenverkehr auch die Luft- und Schifffahrt. Es spielt dort für die Verpflichtungen keine Rolle, in welchem Sektor fortschrittliche Biotreibstoffe angerechnet / eingesetzt werden, um die Ziele zu erfüllen. Entscheidend ist die Menge an erneuerbarem Treibstoff im Markt. Die Rohstoffe und die ökologischen und sozialen Anforderungen müssen selbstverständlich eingehalten werden. Aus unserer Sicht müssen HKN der Stoffgruppe HVO/HEFA bei den Flugtreibstoffen anrechenbar sein, da der ökologische Mehrwert getrennt von der physischen Ware betrachtet wird. Eine HKN-systemtechnische Unterscheidung zwischen HVO/HEFA und HVO/HEFA-SAF ist somit nicht zielführend. Um einen erneuerbaren synthetischer Treib- oder Brennstoff im Markt zu platzieren, muss dieser relevanten Mengen verfügbar sein.

Antrag: Art. 92b ist wie folgt zu ergänzen:

Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂ -Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während XX Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge der Stoffgruppe HVO / HEFA, der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.



Auswirkungen auf andere Erlasse

LRV, Anhang 5 Ziff. 5 Abs. 1bis – Dampfdruckwaiver

In den kommenden Jahren wird Bioethanol als Beimischung zum Benzin eine wichtige Rolle spielen. Ein zentraler Aspekt der erfolgreichen Umstellung auf einen klimaneutralen Strassenverkehr ist die in der Luftreinhalteverordnung festgelegte zulässige Dampfdruckabweichung für Motorenbenzin mit Bioethanol-Zusatz (Waiver) im Sommerhalbjahr. In der aktuellen Fassung der Verordnung ist dieser Waiver bis zum 30. September 2025 gültig.

Eine detaillierte Begründung erfolgte im Bericht von Avenenergy Suisse vom 4. September 2024 zuhanden des Bundesamtes für Umwelt BAFU.

Antrag: LRV, Anhang 5 Ziff. 5 Abs. 1bis Verlängerung der Dampfdruckabweichung bis zum 30. September 2030.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Biofuels Schweiz

Martin Joss
Geschäftsführer

Dominic Strübin
Projektleiter

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3001 Bern

Versand an:
vnl-klima@2bafuadmin.ch

Brugg, den 11. Oktober 2024

Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns zu den «Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024» Stellung nehmen zu können. Biomasse Suisse als Verband der Betreiber und Planer von Kompostier- und Biogasanlagen fokussiert sich bei der Rückmeldung auf **Art. 113c und 113d**.

Artikel 113c

Wir stimmen der Regelung ausdrücklich zu, da erstmalig die Einspeisung von Biomethan ins Erdgasnetz gefördert wird. Dies stellt einen wesentlichen Schritt zur weiteren Umstellung der Gasversorgung auf erneuerbare Energien dar und vermindert den falschen Anreiz, wertvolles Biogas nur aufgrund des Förderregimes zu verstromen.

Zu Absatz 3

Die Definition der Erweiterung um plus 25 % entspricht der Energieverordnung (EnFV) und wird als eine vernünftige und angemessene Massnahme zur Förderung von Produktionskapazitätserweiterungen erachtet. Wir empfehlen, den Satz in der Verordnung um das Wort „Strom“ zu ergänzen, sodass er lautet: „... welche die jährliche **Strom-** oder Biomethanproduktion gegenüber ...“.

Zu Absatz 4a und 4b

Der Ausschluss von bereits geförderten stromproduzierenden Anlagen von der Förderung wird ebenfalls unterstützt. Da die Förderung von Strom aus erneuerbaren Energien attraktiver bleibt, stellt dieser Ausschluss keine wesentliche Belastung dar und wirkt einer möglichen Doppelförderung entgegen.

Wichtige Anmerkungen zu Absatz 4a

Es ist entscheidend, dass bei der Umsetzung klare Abgrenzungen bei den erforderlichen Messungen vorgenommen werden, um Verwirrung zu vermeiden. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass der Eigenverbrauchsstrom (EVS) weiterhin betrieben werden kann, um die Wirtschaftlichkeit der Anlagen nicht zu gefährden.

Zu Absatz 4c

Wir begrünnen die Förderbedingung, fossile Wärmequellen durch erneuerbare Energien zu ersetzen. Obwohl einige Biogasanlagen derzeit noch fossile Wärme zur Aufheizung der Fermenter verwenden, unterstützen wir diese Massnahme als einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Klimabilanz. Durch die Förderung könnte es für Anlagenbetreiber interessant werden, alternative Wärmequellen wie den Siebüberlauf zu nutzen.

Artikel 113d

Zu Absatz 1

Die Investitionskosten für die Erstellung einer neuen Biogasanlage sind bei gleicher Grösse unabhängig von einer verstromenden oder ins Gasnetz einspeisenden Anlage gleichwertig. Sinnvollerweise sollte die Förderung (Investitionsbeiträge) der Biogasanlagen durch die EnFV (Anhang 2.3 Ziff.7) somit als Orientierung für die CO₂-Verordnung gelten, um im gleichen Ausmass methaneinspeisende Biogasanlagen wie stromeinspeisende zu fördern.

Die Einheit auf welche sich die Förderung (Investitionsbeiträge) der beiden Verordnungen beziehen, sind jeweils die die Leistungen kW_{aq-el} (EnFV) und Nm³ Biomethan/h (CO₂-Verordnung). Diese hängen wie folgt zusammen: 1 Nm³ Biomethan entspricht rund 10 kWh, welche durch ein BHKW mit einem Wirkungsgrad von 35 % in 3.5 kWh Strom umgewandelt werden kann. Somit können die beiden Leistungseinheiten mit einem Faktor von rund 3.5 verglichen werden (Eine 90 Nm³/h Biogasanlage entspricht einer 315 kW_{el}-Anlage).

Der Vergleich der Förderbeiträge dieser gleichwertigen Anlagen zeigt, dass die Investitionsbeiträge der CO₂-Verordnung **ungenügend** sind:

Anlagentyp	Leistung	Förderbeitrag	Förderung total
Biomethan einspeisend	90 Nm ³ /h	8'000 CHF/Nm ³ /h	720'000 CHF
Biogas verstromend	315 kW _{el}	16'000 CHF/kW _{aq-el}	5'040'000 CHF

Für eine gleichwertige Förderung von Verstromung und Einspeisung von Biogas, müssten die Investitionsbeiträge pro Nm³/h in der CO₂-Verordnung um einen **Faktor 7 angehoben** werden. Biomasse Suisse empfiehlt eine Anhebung der Förderbeiträge für eine ausgeglichene Förderung.

Zu Absatz 2

Die Investitionsbeiträge der EnFV für Erweiterungen betragen 70 % (EnFV Art. 85 Abs. 3). Hier werden jedoch nur 40 % im Vergleich zu den Werten von Art. 113d Abs.1 vorgeschlagen, was deutlich zu tief ist.

Biomasse Suisse fordert **auch hier Förderbeiträge die mindestens 70 %** der Beiträge von Neuanlagen ausmachen.

Zu Absatz 3

Bei Neuanlagen macht der Förderbeitrag folgende Beträge aus:

Bei 90 Nm³/h belaufen sich die Beiträge auf etwa 0.72 Mio. CHF.

Bei 400 Nm³/h belaufen sich die Beiträge auf etwa 2 Mio. CHF.

Die geschätzten Kosten für gewerbliche Anlagen dieser Grösse betragen jedoch etwa 10 Mio. CHF bzw. 40 Mio. CHF. Der Höchstbeitrag und die Begrenzung auf 30 % sind somit deutlich zu niedrig. Um methaneinspeisende Biogasanlagen in einem ähnlichen Höchstwerten zu fördern wie stromeinspeisende, sollten die Höchstbeiträge auf 10 Mio. CHF bzw. **50 % erhöht** werden.

Schlussbemerkung

Wir unterstützen die Änderungen der CO₂-Verordnung in Bezug auf die Förderung der Biomethaneinspeisung, die einen wichtigen Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Energieversorgung darstellt. Insbesondere begrüssen wir die Aufnahme von Biomethan in das Fördersystem, da dies eine notwendige Entwicklung zur weiteren Defossilisierung des Schweizer Energiemarktes ist.

Allerdings sehen wir, insbesondere bei den Investitionsbeiträgen, deutlichen Anpassungsbedarf. Die aktuellen Vorschläge bleiben hinter den Regelungen der Energieverordnung (EnFV) zurück, insbesondere was die Höhe der Beiträge und die Förderanteile betrifft. Für eine gleichwertige Förderung von methaneinspeisenden Anlagen im Vergleich zu stromeinspeisenden Anlagen sollten die Beiträge für Neuanlagen und Erweiterungen entsprechend angehoben werden.

Wir unterstützen die Bestrebungen, fossile Wärmequellen durch erneuerbare Energien zu ersetzen. Die vorgeschlagenen Massnahmen bieten Potenzial, jedoch sollte dabei sichergestellt werden, dass bestehende wirtschaftliche Strukturen, wie der Betrieb des Eigenverbrauchsstroms (EVS), weiterhin möglich bleiben und nicht beeinträchtigt werden.

Wir danken Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme und stehen für weitere Fragen oder eine Vertiefung der vorgebrachten Punkte gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Biomasse Suisse



Barbara Schaffner
Präsidentin



Michael Müller
Co-Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 27. September 2024

Stellungnahme von BirdLife Schweiz zur CO2-Verordnung und zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt.

In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Freundliche Grüsse

BirdLife Schweiz

Daniela Pauli

Leiterin Abteilung Lebensräume und Schutzgebiete

daniela.pauli@birdlife.ch

Stellungnahme von BirdLife Schweiz zur CO2-Verordnung und zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn, tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO2 aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO2 ausstossen (z.B. VW Golf

PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen. Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).***

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

*b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (**autorisierte A6.4ER**) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuterten Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit dreimal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteingefasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für

Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen

- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO2-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO2/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO2G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personwagen die Schweizer Kaufkraft**,*

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abbeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostenträgenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist

auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2012~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Ordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. ~~Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.~~

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neu Beurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen 2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages *in der Schweiz* ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen *zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung* zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948³¹ ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs *zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichem Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

- 1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.*
- 2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.*
- 3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.*

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.” https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht-offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abbeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. ~~Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien oder Information und Beratung;~~

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S. 7 des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen 'Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe müssen analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc., welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindern. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren. Wir plädieren klar dafür, dass solche Biofuels weiterhin ausgeschlossen bleiben.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Dies darf nicht sein; es geht nicht an, dass Massnahmen gegen eine Umweltkrise andere Umweltkrisen verschärfen! Heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und

...

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

Per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Stellungnahme zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 26. Juni 2024 eröffnete Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 und der darin enthaltenen Revision der CO₂-Verordnung sowie der neu geschaffenen Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV).

Für die Möglichkeit, Ihnen unsere Position und Überlegungen darlegen zu können, möchten wir uns bedanken. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr und unterbreiten Ihnen unsere Anliegen.

A. Allgemeine Anmerkungen

Die Schweizer Zementindustrie unterstützt die in der Vorlage vorgeschlagenen Stossrichtungen für die Umsetzung des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 im Grundsatz.

Von zentraler Bedeutung ist, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiesse gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten (auch von ausserhalb der EU) führen bzw. diese weiter fördern. Ohne Planungssicherheit, aber auch ausreichend klimaneutrale Energien oder leistungsfähige CO₂-Transportlogistik, welche mittelfristig auch von anderen betroffenen Industrien (Stahl, Ziegel, etc.) genutzt werden können, gelingt die Umsetzung der langfristigen und kostenintensiven Projekte nicht.

Die Sicherstellung der erwähnten internationalen wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen ist für die Branche essenziell, um die technischen und logistischen Herausforderungen zu bewältigen, welche sich bei den Klimabemühungen der Schweizer Zementindustrie ergeben (beispielsweise bei der Abscheidung, Speicherung (CCS) und Nutzung (CCU) von CO₂). Vor diesem Hintergrund setzt sich die Schweizer Zementindustrie für die Implementierung von sektorspezifischen Grenzausgleichsmassnahmen (CBAM) für Zement oder anderen Massnahmen mit ähnlicher Wirkung ein. Ohne die Einführung eines solchen Instruments und bei weiterem Abwarten besteht die reale Gefahr, dass die Zementindustrie bzw. die Klinkerproduktion ins Ausland abwandert und so das Klima wesentlich stärker belastet wird.

Für den Aufbau der neuen Technologien zur Dekarbonisierung der Industrie sind in den nächsten zehn Jahren Investitionen von mehreren hundert Millionen Franken pro Zementwerk erforderlich. Wir unterstützen es deshalb sehr, dass nicht mehr beabsichtigt ist, die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten für Anlagen dem Bundeshaushalt zuzuführen, sondern diese für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS zu nutzen. Wichtig ist dabei, dass die Erlöse sektorspezifisch zweckgebunden werden. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Anschubfinanzierung von (mindestens in den ersten Betriebsjahren höchst unrentablen) Investitionen und Betriebskosten in der Zementindustrie geleistet werden.

Zudem erachten wir die Weiterentwicklung des EHS im Einklang mit den Regeln des EU-ETS als wichtig und richtig. Insbesondere begrüssen wir, dass die

Ausführungsbestimmungen auch die geologische Sequestrierung von CO₂ behandeln, da besonders schwer zu dekarbonisierende Industrien wie die Zementindustrie auf solche technischen Lösungen angewiesen sind. Dass neben Emissionsverminderungen auch Senkenleistungen internationale Bescheinigungen generieren können, ist eine langjährige Forderung von uns, welche ebenfalls in der Vorlage berücksichtigt wird.

Um die Äquivalenz der Emissionshandelssysteme zu gewährleisten ist es korrekt, hinsichtlich der Absenkpfade bei den Emissionshandelsrechten mit der EU gleichauf zu sein. Auf eine strengere Vorgehensweise ist jedoch zu verzichten. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die politischen Abläufe in der Schweiz komplexer sind und mehr Zeit in Anspruch nehmen, als dies in der EU der Fall ist. Die EU kann eine Regulierung viel schneller korrigieren als dies das Schweizer System zulässt. Deshalb gilt es vorausschauend eine Situation zu vermeiden, in welcher die EU eine eingeführte und von der Schweiz nachvollzogene Regulierung kurzfristig wieder korrigiert (z.B. die vom Draghi-Bericht angesprochene allfällige zeitliche Verschiebung der Reduktion der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte) und in der Schweiz eine solch kurzfristige Anpassung nicht möglich ist (vgl. bspw. auch die Diskussion rund um die OECD-Mindestbesteuerung).

Von grosser Wichtigkeit ist zudem sicherzustellen, dass die vom BAFU geplante Veröffentlichung von Daten (bspw. Emissionsdaten, vgl. Art. 65 und Art. 79) keine Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisse verletzt. Bei derartigen Daten ist eine drohende Verletzung oder Gefährdung von Fabrikations- und Geschäftsgeheimnissen möglicherweise nicht auf den ersten Blick zu erkennen. Mit den notwendigen Branchenkenntnissen über Rohstoffe, Produkte, Energiekennzahlen und branchenüblichen Produktionsverfahren können jedoch schnell Rückschlüsse auf Art, Menge und Kostenstruktur der produzierten Waren sowie auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gezogen werden, was wiederum Wettbewerbsvorteile zur Folge haben kann.

Zu den einzelnen Artikeln nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

B. Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln

1. Artikel 113c ff.

Die Förderanreize für die Produktion von inländischem Biogas erachten wir grundsätzlich als sinnvoll, da solche Brennstoffe auch in der Zukunft eine ernstzunehmende Alternative für die Zementindustrie zu den aktuell genutzten Brennstoffen darstellen können. Entsprechend unterstützen wir die neu aufgenommenen Artikel zur Förderung der inländischen Biogasproduktion (**Art. 113c ff.**).

2. Artikel 127f.

Wir begrüssen die vorgeschlagene staatliche Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen, welche am EHS teilnehmen müssen. Diese Initiative unterstützt und fördert die bereits laufenden Diskussionen und Arbeiten innerhalb der Schweizer Zementindustrie für geeignete Massnahmen und die praktische Umsetzung in den Werken. Allerdings stellt sich die Auszahlung der Finanzhilfen erst bei Vorlage eines Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme als unglücklich dar, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. In Anbetracht der bei unseren Mitgliedunternehmen benötigten Investitionssicherheit schlagen wir die untenstehende Änderung des **Artikels 127f** bezüglich der Auszahlung (oder zumindest Teilauszahlung) der Finanzhilfen für Massnahmen zur Dekarbonisierung vor. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Änderungsantrag cemsuisse:

Art. 127 Buchstabe f

Das BAFU zahlt die Finanzhilfen ~~nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus~~ **bei Umsetzungsbeginn der Massnahme ganz oder zumindest teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen wieder an das BAFU zurückerstattet.**

3. Anhang 6, Ziffer 10

In **Anhang 6, Ziff. 10** ist derzeit die Verpflichtung zur Teilnahme am EHS von Anlagen u.a. zur Herstellung von Zementklinker geregelt. Da sich in der Zukunft der Fokus der Zementindustrie noch weiter in Richtung Produktion von umweltfreundlichen und klinkerreduzierten Zementen mit neuen Zusatz- und Zumahlstoffen (z.B. kalzinierte Tone) verlagern wird, ist es von zentraler Bedeutung, dass auch das EHS in diesem Punkt weiterentwickelt wird. Das EU-ETS wird ab 01.01.2026 eine neue Benchmark einführen, unter welcher die Produktion von grauem Zementklinker und «anderen hydraulischen Bindemitteln» zusammengefasst ist. Für die Schweizer Zementindustrie ist es zentral, dass diese - zukünftig in der EU geltende - Regulierung ebenfalls in das Schweizer EHS übernommen wird, damit die Äquivalenz der beiden Systeme gewährleistet bleibt, die Unternehmen im internationalen EU-Vergleich wettbewerbsfähig bleiben und wichtige Innovationen auf dem Weg zum Erreichen des Netto-Null-Ziels nicht ausgebremst werden.

4. Anhang 8, Ziffer 1

Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für teilnahmepflichtige Anlagen (**Anhang 8, Ziff. 1**) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir fordern hier eine weniger drastische Reduktion, sondern eine gleichmässige - jedoch nicht weniger ambitionierte - Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030. Durch diese geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden, jedoch trotzdem die Stellschraube spürbar angezogen, um CO₂-Emissionen zu verringern. Dank dieses Modells können die EHS-Teilnehmer weiterhin wichtige Investitionen in Dekarbonisierungsmassnahmen parallel tätigen und die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten wird ebenfalls verringert.

Änderungsvorschlag cemsuisse:Anhang 8, Ziffer 1, Buchstabe a) und b)a) Für die ~~as~~ Jahre 2025-2027:

$$Cap_i = [\sum \emptyset FZ + \sum \emptyset Emissionen] * [0.735 - (i-2024) * 0.043]$$

b) Für die ~~as~~ Jahre ~~2028-2030~~ 2026:

$$Cap_i = [\sum \emptyset FZ + \sum \emptyset Emissionen] * [0.73 - (i-2024) * 0.043]$$

c) Für das Jahr 2027:

$$Cap_i = [\sum \emptyset FZ + \sum \emptyset Emissionen] * [0.725 - (i-2024) * 0.043]$$

d) Für das Jahr 2028:

$$Cap_i = [\sum \emptyset FZ + \sum \emptyset Emissionen] * [0.593 - (i-2027) * 0.044]$$

e) Für die Jahre 2029 und 2030:

$$Cap_i = [\sum \emptyset FZ + \sum \emptyset Emissionen] * [0.591 - (i-2027) * 0.044]$$

Im Allgemeinen sind die in Anhang 8 aufgeführten Formeln nur schwer verständlich und es ist nicht klar ersichtlich, um wieviel Prozent die jährlich berechnete Gesamtmenge der Allokation im EHS reduziert wird. Aus diesem Grund erachten wir es als zielführend, wenn eine zusätzliche Darstellung der geplanten prozentualen Reduktion des Absenkpfeils (-X%) hinzugefügt würde.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns und stehen für Rückfragen und weitere Gespräche jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Stefan Vannoni
DirektorDr. Lukas Hetzel
Leiter Kommunikation und Public Affairs

[act Cleantech Agentur Schweiz • Brandschenkestrasse 6 • 8001 Zürich](#)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Herr Bundesrat Albert Rösti

Eingereicht an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 11.10.2024

Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Gerne nehmen wir zu folgenden Aspekten Stellung:

1. Abschnitt, Voraussetzungen und Inhalt

- Art. 66: Voraussetzungen:
 - Abs. 5: Die Liste der öffentlich-rechtlichen Unternehmen ist gemäss Aussage im Rahmen des Webinars vom 22. August 2024 abschliessend. Wir schlagen vor, die Liste zusätzlich mit folgenden Tätigkeiten zu ergänzen:
 - Bildungseinrichtungen / Schulen
 - Forschungseinrichtungen
- Art. 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung:
 - Abs. 1: Gemäss diesem Artikel verpflichtet sich der Betreiber, die Treibhausgaseffizienz um mindestens 2.5 Prozent jährlich zu erhöhen. Dieser Mindestwert ist inhaltlich kongruent hergeleitet, basierend auf dem Sektorenziel für die Industrie, und als Endziel durchaus gerechtfertigt. Jedoch wird es für viele Unternehmen enorm schwierig sein, jährlich 2.5 Prozent der Treibhausgasemissionen linear einzusparen. Dies, weil teilweise in den vorhergehenden Verpflichtungsperioden bereits Massnahmen mit CO₂-Einsparungen umgesetzt wurden oder technologische Lösungen zur vollständigen Abkehr von fossilen Brennstoffen zum aktuellen Zeitpunkt noch fehlen. Insbesondere das Zwischenziel 2030 ist schwer zu erreichen, da alternative Technologien teilweise noch nicht erhältlich sind. Dies widerspricht der Absicht des Parlaments, dass sich alle Unternehmen befreien lassen können. Gewisse Branchen mit Hochtemperaturprozessen wären beispielsweise ausgeschlossen. Gerade diese sind jedoch oft dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt. Ein weiterer Aspekt stellt die Abkehr von dem Grundsatz dar, dass die verlangte CO₂-Reduktion auf der spezifischen Unternehmenssituation basiert. Dabei handelt es sich um einen Paradigmenwechsel, da der Reduktionspfad nicht mehr im Einklang mit dem wirtschaftlichen Potenzial und damit der individuellen Unternehmenssituation steht.

Insbesondere Vorleistungen werden hierbei nicht in ausreichendem Masse berücksichtigt, was die Umsetzung für gewisse Unternehmen erheblich erschwert. Dieser Situation könnte durch die Berücksichtigung von in den Vorjahren erbrachten Leistungen (zum Beispiel basierend auf Zielvereinbarungs-Monitorings) begegnet werden. Zudem könnte die Implementierung einer Härtefallklausel in Erwägung gezogen werden, sofern die erforderliche Technologie nicht verfügbar ist.

- Zielerreichung: Im erläuternden Bericht finden sich unterschiedliche Angaben, wie die Zielerreichung beurteilt wird. Zu Art. 66a steht folgendes: «Das Treibhausgas-effizienzziel muss nicht jährlich, sondern über die Dauer der Zielvereinbarung eingehalten werden» (S. 29, Erläuternder Bericht). Bei Art. 72e wird hingegen auf die beiden Zeitspannen 2025 - 2030 bzw. 2031 - 2040 referenziert: «Für die Beurteilung, ob die Verminderungsverpflichtung erfüllt wird, gelten nicht das einzelne Jahr, sondern die Zeitspannen 2025 - 2030 und 2031 - 2040.» (S. 34, Erläuternder Bericht). Diese Inkonsistenz erschwert es, eine Aussage zur geplanten Logik der Zielerreichung zu treffen.
- Art. 67: Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel / Art. 68: Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel
 - Die Verwendung eines relativen Zielwerts beim Treibhausgas-effizienzziel begrüßen wir. Auch kann es sinnvoll sein, für kleinere Unternehmen ein Zielmodell mit mehrheitlich Standard-Massnahmen vorzusehen. Art. 67 verpflichtet jedoch Unternehmen mit Emissionen bis 500 Tonnen CO₂ dazu, eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel einzugehen. Viele Unternehmen wünschen auch in diesem Segment individuelle Massnahmen, die von einer Energieberatungsperson spezifisch berechnet werden. Wir schlagen daher vor, die Schwelle für die Pflicht eines Massnahmenziels auf 100 Tonnen CO₂ zu senken. In jedem Fall ist es wichtig, auch beim Massnahmenziel vereinzelt individuelle Massnahmen zuzulassen.
 - Zurzeit verfügen diverse Unternehmen über eine gültige Zielvereinbarung im Effizienz-Modell, welche gemäss den neuen Anforderungen in der CO₂-Verordnung in das Massnahmenziel wechseln müssten. Im Sinne einer Übergangsregelung sollten diese gültigen Zielvereinbarungen im bestehenden Zielmodell weitergeführt werden können und für den Abschluss einer Verminderungsverpflichtung anerkannt werden.
 - Des Weiteren ist es für den Vollzug relevant, dass es in begründeten Fällen möglich ist, während der Laufzeit das Modell zu wechseln. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn ein Unternehmen nach 2025 von der Rückerstattung des Netzzuschlags profitieren will und somit in das Modell Treibhausgas-effizienzziel (Effizienz-Modell) wechseln wird.
- Art. 68a: Gemeinschaft für Verminderungsverpflichtung
 - Die Begrenzung auf 50 Betreiber einer Gemeinschaft erachten wir als sinnvoll. Gemäss Aussagen des Webinars vom 22. August 2024 ist es möglich, in einer Gemeinschaft gemeinsam die Schwelle für eine Treibhausgas-effizienzziel (momentan 500 Tonnen CO₂) zu erreichen. Diese Regelung begrüßen wir.

2. Abschnitt, Gesuch um Festlegung einer Verminderungsverpflichtung

- Art. 69:
 - Abs. 2 Bst. i: Wir unterstützen die Schaffung der Möglichkeit eines Teilausschlusses, sofern die gleiche AHV-Abrechnungsnummer für mehrere Betriebsstätten Anwendung findet. So können nicht-befreite Betriebsstätten nach wie vor in der Rückverteilung verbleiben, obwohl administrativ dieselbe AHV-Abrechnungsnummer verwendet wird.

3. Abschnitt, Monitoringbericht und Dekarbonisierungsplan

Im Grundsatz begrüsst act die Eingabe eines Dekarbonisierungsplans als Teil der Verminderungsverpflichtung. Die vorgeschlagene Umsetzung ist aber relativ komplex und teilweise abweichend von bestehenden Instrumenten. Zur Erleichterung der Implementierung wird angeregt, bereits etablierte und branchenübliche Standards, wie sie in bestehenden Fahrplänen Anwendung finden, auch im Rahmen der Verminderungsverpflichtung zu berücksichtigen. Bestehende Dekarbonisierungsfahrpläne, welche den Förderkriterien des Bundes entsprechen, sollten ebenfalls akzeptiert werden, wenn die Betriebsstätte der Verminderungsverpflichtung innerhalb der Systemgrenze der THG-Bilanzierung liegt. Zudem erwarten wir inhaltlich keinen deutlichen Mehrwert, wenn der auf Brennstoff begrenzte Dekarbonisierungsplan zusätzlich von einer registrierten Beratungsperson verifiziert werden muss.

- Art. 72a: Inhalt des Dekarbonisierungsplans
 - Abs.1, Bst. a legt fest, dass die Bilanzierung alle direkten THG-Emissionen beinhalten soll. Die Erfassung von Emissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Emissionen, welche aus der Produktion der Energieherstellung entstehen, bleibt freiwillig. Aufgrund des Geltungsbereichs der CO₂-Verordnung macht es inhaltlich einerseits Sinn, die Dekarbonisierungspläne für Verminderungsverpflichtungen auf Brennstoffe zu beschränken. Andererseits wäre es für die Umsetzung einfacher, bereits etablierte und branchenübliche Standards in existierenden Fahrplänen auch im Kontext der Verminderungsverpflichtung zu akzeptieren. Zudem wäre es wünschenswert, wenn das BAFU einheitlich zu verwendende Emissionsfaktoren zur Verfügung stellen würde.
 - Laut dem erläuternden Bericht können individuelle Fahrpläne für Unternehmen nach Artikel 5 des Vorschlags zur Verordnung zum Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (EKlimaschutz-Verordnung, E-KIV55) als Dekarbonisierungspläne verwendet werden, da der Emissionsumfang und die zeitliche Dauer weiter gefasst sind als die Mindestanforderungen der Dekarbonisierungspläne. Diese Erklärung steht im Widerspruch mit der Auskunft des BAFU im Rahmen des Webinars vom 22. August 2024. Laut Webinar sollen individuelle Fahrpläne die gleiche Systemgrenze wie die Verminderungsverpflichtung haben, damit diese als Dekarbonisierungspläne gelten. act schlägt vor, bestehende Dekarbonisierungsfahrpläne nach KIG, welche die befreite Betriebsstätte ebenfalls abdecken, auch im Rahmen der Verminderungsverpflichtung anzuerkennen.
- Art. 72b: Verifizierung des Dekarbonisierungsplans
 - Da sich der obligatorische Teil des Dekarbonisierungsplans auf fossile Brennstoffe beschränkt, sind die von den durch das BFE beauftragten Beraterpools zertifizierten Beratungspersonen bestens qualifiziert, diesen Plan zu erstellen. Voraussetzung dafür ist, dass das BAFU einheitlich zu verwendende Emissionsfaktoren für Brennstoffe zur Verfügung stellt. Aus Sicht von act wird in diesem Fall kein zusätzlicher Mehrwert darin gesehen, den Dekarbonisierungsplan durch eine weitere Person verifizieren zu lassen. Dies würde den Aufwand für das Unternehmen zusätzlich erhöhen, ohne einen inhaltlichen Mehrwert zu bieten.
- Art. 72c: Einreichung und Aktualisierung des Dekarbonisierungsplans
 - Die Aktualisierung des Dekarbonisierungsplans ist alle drei Jahre vorgesehen. Es sollte technisch sichergestellt werden, dass diese Aktualisierung nach Möglichkeit unter Verwendung des bestehenden Monitoringberichts aus dem ZVM-Tool erfolgen kann.

4. Abschnitt, Erfüllung der Verminderungsverpflichtung

- Art. 72d: Nichtanrechnung von Emissionsverminderungen
 - Abs. b: Die derzeitige Formulierung schließt sämtliche Finanzhilfen aus, einschliesslich solcher von Gemeinden, Kantonen sowie privatwirtschaftlichen Stiftungen und Organisationen. Dies ist aus Sicht von act nicht für alle Arten von Finanzhilfen begründbar und erschwert, dass grosse Investitionen in fossilfreie Technologien getätigt werden. Zudem ergibt sich das methodologische Problem, dass man den Zielpfad nicht erreichen kann, weil geförderte Massnahmen nicht angerechnet werden dürfen. act schlägt vor, die Regelung der Finanzhilfen auf Bundesfinanzhilfen zu präzisieren und sinnvoll zu beschränken (bspw. auf Finanzhilfen für neuartige Technologien und Prozesse gemäss Artikel 6 KIG oder auf Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e).
- Art. 72e: Anrechnung von Bescheinigungen an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030
 - Inhaltlich ist es nachvollziehbar, die Periode in zwei Zeitspannen aufzuteilen (2025 – 2030, 2031 – 2040). Das Jahr 2030 sollte jedoch lediglich als optionale Ausstiegsmöglichkeit und nicht als verbindliches Zwischenziel definiert werden, da der Zeitraum für die Umsetzung größerer Massnahmen zu kurz bemessen ist. Zudem sind gewisse fossilfreie Technologien in dieser kurzen Zeit noch nicht verfügbar. Eine Ausstiegsmöglichkeit im Jahr 2030 ist jedoch für die Umsetzung des Instruments wertvoll, da ohne diese Ausstiegsmöglichkeit die verbleibende Periode für die eingegangene Verpflichtung unverhältnismässig lang wäre.
 - Es wird positiv gewertet, dass Bescheinigungen an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung für die erste Zeitspanne angerechnet werden kann. Dies ermöglicht es den Unternehmen, einen gewissen Anteil mit Bescheinigungen zu kompensieren, aber dennoch ihre internen Effizienzbemühungen voranzutreiben.
- Art. 72f: Nichtberücksichtigung zusätzlicher Treibhausgasemissionen bei Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf
 - act begrüsst die Überführung der bisherigen Übergangartikel 146v und 146w in eine unbefristete Regelung, um sich widersprechende gesetzliche Aussagen zu verhindern.

5. Abschnitt, Anpassung und vorzeitige Beendigung der Verminderungsverpflichtung

- Art. 74c: Vorzeitige Beendigung der Verminderungsverpflichtung
 - Es wird begrüsst, dass dem Kunden die Möglichkeit eingeräumt wird, die Verminderungsverpflichtung vorzeitig per 31.12.2030 zu beenden. Wie bereits dargelegt, wäre es jedoch zweckmässiger, die Ausstiegsoption beizubehalten, jedoch die Periode 2025 – 2030 nicht gesondert abzurechnen, sofern von der Ausstiegsoption kein Gebrauch gemacht wird.

6. Abschnitt, Nichterfüllung der Verminderungsverpflichtung und Sicherstellung der Sanktion

- Art. 76: Nichterfüllung der Verminderungsverpflichtung
 - Der genaue Sanktionsmechanismus sowie die Handhabung der Zielerreichung sind auf Verordnungsstufe nicht präzise geregelt sowie im erläuternden Bericht nicht konsistent erklärt (siehe auch Art. 66a). Folglich bleibt die Vorgehensweise der Zielüberprüfung und Sanktionierung weiterhin unklar. Es wäre wünschenswert gewesen, den konkreten Mechanismus bereits im Rahmen der Verordnung zu definieren, um eine fundierte Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zu ermöglichen.

7. Abschnitt, Veröffentlichung von Informationen

- Art. 79:
 - Gemäss erläuterndem Bericht ist die Veröffentlichung der geplanten Daten relativ umfangreich. Bei gewissen Informationen ist es aufgrund des Öffentlichkeitsprinzips nachvollziehbar, dass Informationen veröffentlicht werden (bspw. Name und Adresse des befreiten Unternehmens, das gewählte Modell sowie Zielwerte / Zielerreichung). Andere Daten erscheinen uns als zu weit gegriffen und sind für die Öffentlichkeit nicht relevant. Dies betrifft zum Beispiel Elemente des Dekarbonisierungsplans (Absenkpfad mit dem Ausgangspunkt und Zielwert bis 2040, die Beschreibung von Art und Wirkung der vorgesehenen und umgesetzten Massnahmen sowie deren Kostenschätzung). Diese Informationen wurden im Rahmen eines privatrechtlichen Auftrags erarbeitet, daher erscheint es uns nicht angebracht, weitreichende Details zu veröffentlichen. Auch sehen wir keinen Mehrwert dabei, den Namen der Firma der Energieberaterin bzw. des Energieberaters zu veröffentlichen. Wir schlagen daher vor, auf die Veröffentlichung dieser Daten zu verzichten.

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

Freundliche Grüsse



Andreas Rothen
Geschäftsführer

Luppenstrasse 1 | CH-8320 Fehraltorf

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

Ihr Zeichen	
Unser Zeichen	MBU
Kontakt	Markus Burger
Direktwahl	+41 58 595 12 10
E-Mail	markus.burger@electrosuisse.ch
Datum	2. September 2024

Vernehmlassungsverfahren Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme.

Als elektrotechnischer Fachverband fokussiert sich Electrosuisse auf technische Sachthemen im Umfeld ihres Tätigkeitsgebietes, weshalb wir auf eine Stellungnahme verzichten.

Freundliche Grüsse

Electrosuisse



Markus Burger
Geschäftsführer

Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz FWS
Steinerstrasse 37, CH-3006 Bern, T +41 31 350 40 65
info@fws.ch, www.fws.ch



**Bundesamt für Umwelt
Sektion Medien BAFU
CH – 3003 Bern**

Per Email: medien@bafu.admin.ch

Politik/Rahmenbedingungen

Stephan Peterhans
Steinerstrasse 37
CH – 3006 Bern
T +41 31 350 40 65
stephan.peterhans@fws.ch

Bern, 17. Oktober 2024

**Vernehmlassung CO₂-Verordnung – Eingabefrist 17. Oktober 2024
– Stellungnahme der Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz, FWS**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit bei der Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung teilzunehmen. Wir leisten unseren Beitrag als Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz FWS, Gründungsjahr 1993 gerne.

Die FWS ist das Kompetenzzentrum für die Wärmepumpentechnik in der Schweiz. Die FWS vertritt Hersteller/Lieferanten von Wärmepumpen, Bohrfirmen, Planungs- und Installationsunternehmen, EVUs und weitere Verbände der Branche. Die FWS pflegt die Zusammenarbeit mit der Wissenschaft sowie Partnerverbänden im In- und Ausland. Um die Zuverlässigkeit der Technik in Erfahrung zu bringen, unterhält die FWS einen Club von Endverbraucher: innen, die Wärmepumpen-Anlagen besitzen.

Die FWS nimmt zu Artikeln, die einen Zusammenhang mit der Wärmepumpentechnik haben Stellung.

Grundsätzliches zu Fördermassnahmen

Alle Fördermassnahmen für Wärmepumpen-Anlagen bewirken die Ablösung von fossilen Heizungen durch elektrisch angetriebene Wärmepumpen. Diese Massnahmen dienen der CO₂-Reduktion und damit dem Zwischenziel bis 2030 und dem Ziel bis 2050 CO₂ netto Null. Sie leisten einen entscheidenden Beitrag zur Beeinflussung des Klimawandels. Die Fördermassnahmen sind heute und hoffentlich auch in Zukunft mit Qualitätsanforderungen gekoppelt, damit sind Betriebssicherheit, Zuverlässigkeit, Energieeffizienz und Langlebigkeit gewährleistet.

Massnahmen im Gebäudebereich

Die FWS befürwortet die Massnahmen im Gebäudebereich zur Ablösung von fossilen Heizungen mit Wärmepumpen. Sie erstellt jährlich einen umfassenden Bericht zu den Aktivitäten und deren Wirkung. Die Berichte sind unter dem Stichwort „Jahresbericht Wärmepumpen-System-Modul“ bei der Bundesverwaltung abrufbar.

Die FWS schlägt vor, dass die CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen angehoben wird. Das Volk hat die bundesrätliche Kompetenz bis 240.- Franken pro Tonne CO₂ zu erhöhen abgelehnt. Der Sprung von 120.- auf 240.- war zu gross. Hingegen jetzt nicht zu erhöhen, erachten wir als falsch. Eine Anpassung auf 140.- oder 160.- Franken pro Tonne CO₂ wäre vertretbar.

Bemerkungen zum erläuternden Bericht

- 2.1 Inlandanteil Gebäude: Absenkpfad wird unterstützt.
- 2.2.3 Die indirekte Nutzung der Geothermie mit Erdwärmesonden und Wärmepumpen wird begrüsst und ist erprobt (2023: 4,3 Mio. Meter Erdwärmesonden).
- 2.5.3 Die FWS schlägt eine moderate Erhöhung der CO₂-Abgabe von 120.- auf 140.- oder 160.- pro Tonne CO₂ vor.
- 2.8 Die Förderung der Aus- und Weiterbildung wird unterstützt und erzielt gemäss den Erfahrungen aus den Aus- und Weiterbildungsaktivitäten der FWS gute Wirkung

Bemerkungen zu den Erläuterungen, zu den einzelnen Bestimmungen und zu Artikeln im Entwurf der CO₂-Verordnung

- Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen
Die erhobenen Daten sollten auch den Technologieverbänden zur Verfügung gestellt werden.
- Art. 66 Für den Gebäudebereich ist eine Befreiung von der CO₂-Abgabe nicht erforderlich.
- Art. 66a Der Vollzug der Verminderungspflicht stellt im Gebäudebereich eine grosse Herausforderung dar. Daher sollte eine maximale Nutzungsdauer von fossilen Heizungen vorgeschrieben werden, z.B. 20 Jahre für Gas- und Ölheizungen (entspricht Hauseigentümer-Verband). Es ist zudem festzulegen, innerhalb welcher Frist die Kantone die MuKE 2025 umzusetzen haben, Vorschlag innerhalb von 5 Jahren.
- Art. 104a Die Angabe der Wirkung durch die Fördermassnahmen wird explizit begrüsst. Der Wirkung müssen auch die Förderkosten gegenüber gestellt werden.

- Art. 112 Es sollten Fördermassnahmen für die Nutzung der Energie aus dem Untergrund mit Erdwärmesonden, Erdwärmekörpern, Erdwärmepfählen, thermoaktive Fundamentpfähle mit Wärmepumpen (auch für Grossanlagen) aufgenommen werden. Die direkte Nutzung von Erdwärme zur Gebäudeheizung ist ineffizient und teuer. Die Nutzung der Erdwärme über Erdwärmesonden etc. gekoppelt mit Wärmepumpen, ist erprobt und preiswert.
- Art. 128 Förderung der Information sowie Aus- und Weiterbildung – wird begrüsst und unbedingt empfohlen.
- Art. 128a Der max. Beitrag von 40 % begrenzt die Einflussnahme durch den Bund. Die FWS schlägt einen Beitrag von 80 % in den ersten beiden Jahren, 60 % im dritten und vierten Jahr und anschliessend 40 % vor. Die Beiträge sollten nur an ausgewiesene Organisationen erfolgen.

Spezielle Bemerkungen zum Entwurf der CO₂-Verordnung

- Anhang 12a, Art. 3.3.1 Ernennung Expertengremium – es ist nicht nur eine Vertreterin oder ein Vertreter von swisstopo in das Expertengremium zu ernennen, sondern auch eine Vertreterin oder ein Vertreter der Bohrindustrie Untiefengeothermie. Die FWS pflegt eine intensive Zusammenarbeit mit Geophysikern, welche über das gefragte Know how verfügen und eine regelmässige Zusammenarbeit stattfindet. Die FWS sammelt jährlich Erfahrungen im Zusammenhang mit dem Gütesiegel (2023: 4,3 Mio. Meter Erdwärmesonden). Wie viele Meter Bohrungen wurden für Tiefengeothermie realisiert?

Die Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz beschränkt sich auf Bemerkungen zum Bericht und einzelnen Artikeln im Entwurf der CO₂-Verordnung. Die Bemerkungen zum Bericht haben auch Relevanz zum Entwurf der CO₂-Verordnung.

Freundliche Grüsse

Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz



Alexandra Märki
Geschäftsführerin FWS



Stephan Peterhans
Politik / Rahmenbedingungen FWS

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

Versand an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Winterthur, 09.10.2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Ökostrom Schweiz dankt Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Als Fachverband vertritt Ökostrom Schweiz die Interessen der Betreiber von landwirtschaftlichen Biogasanlagen. Schweizweit sind rund 130 landwirtschaftliche Biogasanlagen in Betrieb. Sie produzieren erneuerbares Gas (Biogas), das als Brennstoff, Treibstoff oder zur Strom- und Wärmeerzeugung genutzt werden kann. Landwirtschaftliche Biogasanlagen zeichnen sich durch eine Vielzahl von gemeinschaftlichen Leistungen aus und leisten insbesondere einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

In der vorliegenden Stellungnahme beschränken wir uns auf Anmerkungen zu den Bestimmungen betreffend die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure sowie die neu eingeführte Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase. Diese Themen sind für unsere Mitglieder wie auch für die Entwicklung der landwirtschaftlichen Biomassebranche von unmittelbarer Relevanz. Mit allen weiteren Verordnungsbestimmungen, auf die wir nicht näher eingehen, sind wir grundsätzlich einverstanden.

Kompensationspflicht:

Zielsetzung für inländische Massnahmen nicht abschwächen, sondern stärken

Bei der Mitigation des Klimawandels ist unseres Erachtens eine besondere Priorität auf Massnahmen im Inland zu legen. Inländische Kompensations- und Reduktionsmassnahmen eröffnen die Chance, den Schweizer Innovations- und Wirtschaftsstandort zu stärken. Massnahmen im Ausland sollen ergänzend beibehalten werden, sofern die Möglichkeiten in der Schweiz zu begrenzt sind, um sämtliche Treibhausgasemissionen auszugleichen oder zu reduzieren.

Inländische Klimaschutzprojekte wie landwirtschaftliche Biogasanlagen können gefördert werden, indem Investitionsanreize maximiert werden. Der grösste Hebel dafür liegt in der Kompensationspflicht für Importeure von fossilen Treibstoffen. Im vorliegenden Entwurf der CO₂-Verordnung wird diesbezüglich vorgeschlagen, die Reduktionsziele im Zeitraum 2025 bis 2030 grösstenteils über die Finanzierung von Massnahmen im Ausland zu erreichen. Die prozentuale Vorgabe zur Umsetzung von

Klimaschutzmassnahmen im Inland wird hingegen von 15 auf 12 Prozent abgeschwächt (Art. 89 Abs. 2 CO₂-VO). Dieses Vorgehen ist mit Unsicherheiten verbunden: Einerseits macht sich die Schweiz dabei stark abhängig von Reduktionsbemühungen im Ausland, um ihre Klimaziele zu erreichen. Andererseits werden sich andere Staaten die kostengünstigsten Bescheinigungen an ihre eigenen Reduktionsziele anrechnen. Es ist daher zweifelhaft, ob das Kostenniveau der übrigbleibenden Bescheinigungen die Wirkung des Kompensationsinstruments mittelfristig im erhofften Ausmass erhöht. Angesichts dieser Unsicherheiten erscheint es uns wichtig, den inländischen Kompensationssatz ambitionierter anzusetzen und somit die Nachfrage nach Reduktionen aus bestehenden und neuen Klimaschutzprojekten zu stärken. Keinesfalls jedoch sollten beim Kompensationssatz im Inland Abstriche gemacht werden.

Ökostrom Schweiz verweist zudem auf die **Anträge der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK)**, die verschiedene Nachjustierungen in unserem Sinne vorschlägt. Als äusserst wichtig erachten wir insbesondere die Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035. Die Attraktivität des Instruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dieses wiederum von der Förderdauer. Eine langfristige Perspektive ist entscheidend für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten.

Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase:

Anreize für Hofdüngervergärung und Umrüstung von Anlagen stärken

Das CO₂-Gesetz sieht neu die Förderung der Produktion von erneuerbaren Gasen über eine Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe vor. Ökostrom Schweiz begrüsst die Einführung dieser Förderung. Damit werden Bestrebungen zur Defossilisierung des Wärmesektors, zum Aufbau von Versorgungskapazitäten wie auch zur Steigerung der Wertschöpfung im Inland unterstützt.

Ausdrücklich befürwortet wird des Weiteren die Ausrichtung der Förderung auf Anlagen, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses zu Biomethan aufbereiten. Im Gegensatz zur Stromproduktion aus Biomasse wurde die Biogasaufbereitung und -einspeisung ins Gasnetz bis anhin nicht mit Bundesmitteln gefördert. Das neue Förderinstrument stellt somit einen ersten und wichtigen Schritt dar, um die Rahmenbedingungen bezüglich der Strom- und der Biomethanproduktion aus Biomasse anzugleichen. Zugleich trägt die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage der Motion Wismer 22.3193, «Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können», Rechnung.

In dreierlei Hinsicht ortet Ökostrom Schweiz grundsätzlichen Nachbesserungsbedarf:

Erstens: Die Höhe der bereitgestellten Finanzmittel bildet zwar nicht Gegenstand der vorliegenden Verordnung, sondern ist in Art. 34a des revidierten CO₂-Gesetzes sowie im Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025-2030 (BBl 2024 1776) festgelegt. Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen und dem erheblichen Anteil an den CO₂-Abgaben, welche die Schweizer Gasversorger auf dem Weg zur klimaneutralen Gasversorgung auf das verbleibende fossile Gas entrichten, ist der vorgesehene Anteil von 5 Mio. Franken (siehe Voranschlag 2025 mit IAFP 2026 – 2028, Band 1, S. 171) an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von 45 Mio. Franken nicht akzeptabel. Wir unterstützen daher den Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG) in seiner Forderung, die Fördermittel auf jährlich 10 Mio. Franken zu erhöhen.

Zweitens sollte die Förderung konsequenter auf die Erschliessung des verbleibenden Biomassepotentials in der Schweiz abzielen. Das grösste ungenutzte Potenzial liegt in der Landwirtschaft, namentlich im Hofdünger (Mist & Gülle). Zurzeit werden erst rund 5% der in der Schweiz anfallenden Hofdüngermengen vergärt. Die Vergärung von Hofdünger ist derzeit die wichtigste anerkannte und messbare Klimaschutzmassnahme in der Landwirtschaft. Eine Förderung der Gasaufbereitung und -einspeisung geht daher idealerweise mit einem Anreiz zur Erschliessung des Hofdüngerpotenzials einher. Ein solcher Anreiz kann durch einen spezifischen Hofdüngerbonus erfolgen oder indirekt über eine Erhöhung der Förderbeiträge im tiefsten Leistungsbereich führen (siehe Antrag untenstehend zu Art. 113d Abs. 1 CO2-VO). In diesem Leistungsbereich operieren vor allem landwirtschaftliche Biogasanlagen, welche gemäss Art. 34a Abs. 2 RPV dazu verpflichtet sind, mind. 50 Prozent landwirtschaftliche Biomasse als Inputmaterial einzusetzen.

Drittens ist aus Sicht unseres Fachverbandes unabdingbar, dass die Förderung auch einen Investitionsanreiz darstellt für bestehende stromproduzierende Biogasanlagen, die in Gasaufbereitungs- und Einspeiseinfrastruktur investieren wollen. Die Förderansätze gemäss Vernehmlassungsentwurf (Art. 113d Abs. 4 CO2-VO) fallen hierzu ungenügend aus. Günstige Fördervoraussetzungen für umrüstende Anlagen sind von besonderer Relevanz, da bis 2030 rund 40 landwirtschaftliche Biogasanlagen aus dem Einspeisevergütungssystem (EVS) fallen. Die Perspektiven für diese Anlagen sind bis zur Verabschiedung der revidierten Energieförderungsverordnung (Inkrafttreten 01.01.2025) ungewiss. Es ist infrage gestellt, ob sie ihre Stromproduktion aufrechterhalten können oder einstellen müssen. Eine Umrüstung auf die Biomethanproduktion stellt gegebenenfalls die einzige Alternative dar, damit die betroffenen Betriebe ihre erneuerbare Energieproduktion fortsetzen und weiterhin einen Beitrag zur Erreichung der Schweizer Energie- und Klimaziele leisten können.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer untenstehenden Anträge und Bemerkungen.

Freundliche Grüsse



Michael Müller
Präsident
T +41 79 698 74 50



Ronan Bourse
Vorsitzender der Geschäftsleitung
+ 41 79 913 20 43



Albert Meier
Bereichsleiter Politik und Beteiligungen
+41 79 745 03 35

Anträge und Bemerkungen

CO2-Verordnung			
Artikel	Inhalt	Antrag ÖS	Begründung / Kommentar
Art. 89 Abs. 2	Kompensationspflicht Treibstoffimporteure Kompensationssatz im Inland	<i>Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 12,8 Prozent.</i>	Die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure stellt einen wichtigen Hebel zur Entwicklung von Klimaschutzprojekten in der Schweiz dar – vorausgesetzt, dass eine ambitionierte inländische Zielsetzung vorgegeben ist. Der bisherige Kompensationssatz von 15 Prozent soll daher nicht gesenkt, sondern erhöht werden.
Art. 26a Abs. 1	Verminderung durch Erdgas und Biogas	siehe Kommentar rechts	Die Anrechenbarkeit der Biogasanteile in Zusammenhang mit den CO2-Emissionsvorschriften wird sinnvollerweise direkt in der CO2-Verordnung geregelt und von der EnEV entkoppelt, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Auswirkungen und nicht um die Energieeffizienz als solche geht. In Abstimmung mit dem VSG beantragen wir hier eine Anpassung von Art. 26a, wobei entweder weiterhin ein pauschaler Reduktionswert (bspw. auf Basis des Biogas-Markanteils) gelten und/oder ein individueller Reduktionswert (analog Art. 26b CO2-VO) zur Anwendung kommen soll. Unabdingbar ist aus Sicht unseres Fachverbands, dass die reell vorhandenen prozentualen Biogasanteile auch künftig von den CO2-Emissionen in Abzug gebracht werden können. Andernfalls geht jeder Anreiz für die Beimischung von Biogas in gasbetriebenen Fahrzeugen verloren.
Art. 113c Abs. 1	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderberechtigung		Unterstützung: Die Fokussierung der Förderung auf Biomethananlagen wird ausdrücklich begrüsst. Zum einen entspricht sie dem erklärten Willen des Gesetzgebers (Motion Wismer 22.3193 «Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können.»). Zum anderen fokussiert die Förderung so auf eine bewährte Technologie, die im Förderzeitraum 2025 – 2030 unmittelbar umgesetzt werden kann und zur Erschliessung des grossen Hofdüngerpotentials in der Schweiz beiträgt.

Art. 113c Abs. 2	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderberechtigung	<i>Als Neuanlagen gelten:</i> [...] <i>b. bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion vollständig oder teilweise auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.</i>	Im Erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die <i>vollständig</i> auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Je nach Standortbedingungen einer Anlage ziehen Projektanten aber auch eine <i>teilweise</i> Umrüstung in Betracht. Bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeeigenbedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute. Solche sinnvollen Anlagenkonzepte sollten ebenfalls förderwürdig sein.
Art. 113d Abs. 1	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	<i>Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm³ Biomethan pro Stunde und beträgt:</i> <i>a. bis 9100 Nm³ Biomethan/h: 816000 Franken pro Nm³ Biomethan/h;</i> <i>b. von 9101 – 400 Nm³ Biomethan/h: 5000 Franken pro Nm³ Biomethan/h</i> <i>c. ab 401 Nm³ Biomethan/h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h</i>	Die vorgeschlagenen Förderbeiträge begünstigen die Finanzierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen und erleichtern insbesondere die Kreditaufnahme. Sie stellen aber keinen «Game Changer» hinsichtlich eines Zubaus solcher Anlagen dar. Dafür wirken sich die Förderbeiträge zu geringfügig auf die Wirtschaftlichkeit einer Anlage über die Amortisationszeit von 20 Jahren aus (umgerechnet ca. 0.5 bis 1.5 Rp. / kWh). Eine deutliche Erhöhung der Förderung ist notwendig, damit der Investitionsanreiz die beabsichtigte Wirkung entfaltet. Eine Anpassung der Förderbeiträge im tiefsten Leistungsbereich würde insbesondere die Realisierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen unterstützen, die mehrheitlich Hofdünger vergären und somit Klimaschutzleistungen im Sinne des CO ₂ -Gesetzes erbringen. Zwecks Vereinfachung der Rechtsgrundlage sind zudem die Abgrenzungen der Leistungsbe- reiche gemäss Art. 113d Abs. 1 und Abs. 2 zu vereinheitlichen: Die Schwelle zwischen der tiefsten und der mittleren Leistungsbereiche soll sowohl bei Neuanlagen wie auch bei erheblichen Erweiterungen bei 100 Nm ³ gesetzt werden.
Art. 113d Abs. 3	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	<i>Die Förderung beträgt pro Anlage höchstens:</i> <i>a. 2,81,5 Millionen Franken;</i> <i>b. 30 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten.</i>	Im Zeitraum 2025 – 2030 stehen jährlich voraussichtlich 5 Mio. CHF zur Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase zur Verfügung. Angesichts dieses finanziellen Rahmens erscheint der Förder-Plafond pro Anlage zu hoch angesetzt. Es kann so das Szenario eintreten, dass zwei grosse Anlagen bereits sämtliche vorhandene Fördermittel eines Kalenderjahres ausschöpfen.* Die Anreizfunktion der Förderung wird dadurch stark eingegrenzt. Stattdessen sollte die Förderung einen Anreiz für weitere Anlagen darstellen, was einen tieferen Plafond bedingt.

			*Erst recht in Verbindung mit der voraussichtlichen Bevorzugung von Gesuchen grösserer Anlagen gemäss Erläuterndem Bericht: «Gehen an einem Tag mehrere Gesuche für netzeinspeisende Anlagen ein [...] soll das Projekt mit der grössten Leistung Vorrang haben.»
Art. 113d Abs. 4	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	Abwasserreinigungsanlagen und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2. Neuer Abs. 4bis: Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten.	Die Umrüstung einer bestehenden Anlage von der Strom- auf die Biomethanproduktion ist nicht nur mit der Installation einer Aufbereitungsanlage, sondern mit diversen weiteren Anpassungs- und Erneuerungskosten verbunden. Damit die Förderung auch für umrüstende Anlagen eine Anreizwirkung entfaltet, sollte sie sich anteilmässig an den effektiven Kosten orientieren.
Art. 113d Abs. 5	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag		Unterstützung: Die klar geregelte Aufteilung des Förderbeitrags, sofern Produktions- und Aufbereitungsanlage in unterschiedlichem Besitz ist, schafft Rechtsicherheit und ist begrüssenswert.
Art. 113d Abs. 6	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	Gesuche mit einem Beitrag von unter 10 50 000 Franken werden nicht berücksichtigt.	Die Mindestschwelle für die Berücksichtigung von Gesuchen ist etwas tiefer anzusetzen, damit sämtliche sinnvollen Anlagenkonzepte Berücksichtigung finden. Insbesondere Anlagen, die umgerüstet oder erweitert werden, laufen andernfalls Gefahr, von der Förderung ausgeschlossen zu sein.
Kap. 2.5.6 Erläut. Bericht	Allgemeines zur Förderung erneuerbarer Gase		Im Erläuternden Bericht werden für eine allfällige spätere Ordnungsrevision bereits weitere Anforderungen ins Auge gefasst: «Beispielsweise sollte Biomethan einer stark geförderten Anlage nicht für die Erzeugung von Raumwärme, Warmwasser oder für die Erfüllung von Verminderungsverpflichtungen genutzt werden.» Unser Fachverband schliesst sich hier dem VSG an und fordert, auf derartige Verwendungsbeschränkungen zu verzichten. Dies würde auch eine Vermischung rechtlicher Instrumente mit sich bringen. Es wäre sachfremd und unzweckmässig, über die Förderung der Produktion sozusagen durch die Hintertür ordnungsrechtliche Einschränkungen des Verbrauchs vorzugeben.

Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel	Inhalt	Antrag ÖS	Begründung / Kommentar
Art. 4	Verfahren für die Zulassung	neu: Abs. 2bis Liegt für erneuerbare Treibstoffe eine gültige Steuererleichterung gemäss Artikel 12b Absatz 1 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 vor, wird die Zulassung über eine automatisierte Meldung ans BAFU ausgelöst.	Im Rahmen des Gesuchverfahrens um Mineralölsteuererleichterung werden die ökologischen Anforderungen bereits geprüft. Sofern für erneuerbare Treibstoffe eine Steuererleichterung beansprucht werden kann, erfolgt ein Eintrag im HKN-Register. Damit einhergehend soll eine automatische Meldung ans BAFU ausgelöst werden, dass die Voraussetzungen für eine Zulassung gegeben sind. Ein separates Verfahren für die Zulassung stellt aus Sicht der Praxis einen unnötigen Mehraufwand dar. Ziel muss es sein, Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Anträge der Stiftung KliK, die wir explizit unterstützen

CO2-Verordnung

Artikel	Inhalt	Antrag	Begründung (gekürzt, in ausführlicher Form in der Stellungnahme von KliK zu finden)
Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1	Bescheinigungen für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im In- und Ausland Anforderungen	<i>nachweisbar und quantifizierbar sind und mittels Messungen bestätigt werden.</i>	Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen ja genau über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrössen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen. Der Erläuternde Bericht (EB, S. 17) relativiert, anstelle von Messungen könnten auch Modelle verwendet werden, und Ergebnisse aus Umfragen könnten mit repräsentativen Stichproben belegt werden. Das ist schon mit der heutigen Formulierung gängige Praxis. Die vorgeschlagene Ergänzung führt deshalb lediglich zu Rechtsunsicherheit, weil sie dem Regulator Spielraum lässt, nach Gutdünken von der strikten Forderung nach Messungen abzurücken.
Art. 5a Abs. 1 Bst. b	Bescheinigungen für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung	<i>in der Programmbeschreibung eine Technologiebereich festgelegt wird und alle Projekte diese m</i>	Die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist zu restriktiv, der Begriff der Technologie überdies schlicht zu unscharf. Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU Programme und Projekte aktuell zuordnet. ¹ Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S. 17) Technologien umfassen, dass sich präzise

	<p>der Senkenleistungen im In- und Ausland</p> <p>Programme</p>	<p><i>Technologiebereich angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören einsetzen;</i></p>	<p>Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und dass der befürchtete unverhältnismässige Mehraufwand bei der Prüfung nicht entsteht. Die zulässigen Technologiebereiche könnten bei Bedarf in einem Anhang zur Verordnung explizit aufgeführt werden.</p>
<p>Art. 89 Abs. 3</p>	<p>Kompensationspflicht Treibstoffimporteure</p> <p>Kompensationssatz</p>	<p><i>Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:</i></p> <p>[...]</p> <p><i>g. für das Jahr 2031: 52 Prozent</i> <i>h. für das Jahr 2032: 54 Prozent</i> <i>i. für das Jahr 2033: 56 Prozent</i> <i>j. für das Jahr 2034: 58 Prozent</i> <i>k. für das Jahr 2035: 60 Prozent</i></p>	<p>Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.</p> <p>Mit der Totalrevision des CO2G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich.</p> <p>Die längerfristigen Kosten zur Beschaffung von Bescheinigungen über das Kompensationsinstrument würden sich reduzieren, wenn dieses bereits heute eine Perspektive bis 2035 erhielte. Denn so würde sich der zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen benötigte Förderbeitrag auf mehr Jahre verteilen, wodurch der Preis pro Bescheinigung tiefer ausfiele. Nicht zuletzt könnte im Inland auf diese Weise ein Stop-and-Go in der Förderung von Klimaschutzaktivitäten vermieden werden, das sich ansonsten zwangsläufig einstellen würde. Die laufenden Schweizer Klimaschutzprogramme müssen im Laufe des Jahres 2025 eingestellt werden, wenn kein Bedarf für die Stiftung KliK besteht, die aus ihnen resultierenden Emissionsvermindierungen bis 2035 zu erwerben.</p>

<p>Art. 91 Abs. 2</p>	<p>Kompensationspflicht Treibstoffimporteure</p> <p>Erfüllung der Kompensationspflicht</p>	<p>Für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Inland des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden.</p>	<p>Der vorgeschlagene Art. 91 Abs. 2 führt zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz. Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in ihrem NDC ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis 2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht. Der Bundesrat hat sich mit vorliegendem Artikel für eine hybride Lösung entschieden, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren müssen, wenn sie ihr deklariertes Emissionsziel erreichen will, sollen ihm zufolge auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination jeder Logik entbehrt.</p> <p>Die vorgeschlagene Bestimmung bringt auch sachliche Inkonsistenzen mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend, überdies ist sie sachlich ungerechtfertigt.</p>
---	--	--	--



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Per Mail vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 2. Oktober 2024

Greenpeace-Stellungnahme zur CO₂-Verordnung und Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese zu berücksichtigen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Florian Kasser
Kampagnen

Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KlG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder

beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende

Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KlG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO2 aus als deklariert ([First](#)

[Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO2 ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO2/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese

Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente

beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).***

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

*b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (**autorisierte A6.4ER**) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den

Konsumenten keine informierte Entscheidung zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind,

andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personewagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit

schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Newagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KlG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KlG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal.

De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes

ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~2 Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~35~~25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: ~~50~~30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: ~~65~~35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: ~~80~~40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: ~~85~~45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: ~~90~~50 Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele

und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein.

Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den~~

Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO2-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den

Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit

wir die Bevölkerung mit all ihnen Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen

² *“Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”*
https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe.

Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig~~ ~~abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt

werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. *Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter <https://www.icao.int/environmental->

[protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf](https://www.icao.int/air_traffic/operations/resources/DocRegistry/Doc9836/Doc9836-1.pdf) finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen* Emissionsfaktor *als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen* Emissionsfaktor *als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinieren etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungs-potentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue

Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~höchstens 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig



mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~höchstens~~ mindestens 25 Prozent ~~weniger mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und

...

Casafair | Postfach | 3001 Bern

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Bern, 16. Oktober 2024 ks

Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Casafair Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz Stellung nehmen zu können.

Casafair unterstützte 2021 das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz. Das anschliessend revidierte CO₂-Gesetz erachten wir als ungenügend, es fehlen weitestgehend wirksame Instrumente zum Klimaschutz insbesondere im Gebäudebereich. Dies widerspiegelt sich auch deutlich in den vorliegenden Ausführungsbestimmungen, die aus Sicht Casafair zu wenig weit gehen.

In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer unten formulierten Anliegen und für eine entsprechende Überarbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse
Kathy Steiner, Geschäftsleiterin Casafair Schweiz

Casafair Schweiz - Vernehmlassung Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz

Einleitung

Casafair bedauert sehr, dass das revidierte CO₂-Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde. Damit können weder der Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen noch die Ziele des Klimaschutzgesetzes erreicht werden. Umso wichtiger wäre, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt.

Casafair ist zudem sehr besorgt darüber, dass die Dekarbonisierung im Gebäudesektor ungenügend vorangetrieben wird. Nachdem schon im CO₂-Gesetz verpflichtende Massnahmen für den Gebäudebereich fehlen, schlägt jetzt der Bundesrat im Zuge des aktuellen Sparpakets auch noch vor, Fördergelder für das Gebäudeprogramm zu streichen.

Grundsätzliches

Casafair vertritt die Interessen von Hauseigentümer*innen und fokussiert sich daher in dieser Stellungnahme auf den Gebäudebereich. Casafair erwartet aber grundsätzlich, dass sich die CO₂-Verordnung an den Zielen des Pariser Klimaschutzübereinkommen und am Klimaschutzgesetz (KIG) ausrichtet. Zudem unterstützen wir die Forderungen der Entwicklungsorganisationen, wonach Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen müssen.

Anträge

Zusätzlicher Artikel zur räumlichen Energieplanung

Die Revision des CO₂-Gesetzes führt auf, dass der Bund eine Förderung für die kommunale und überkommunale räumliche Energieplanung vorsehen kann. Casafair bedauert, dass in der vorliegenden Verordnung auf eine solche Bundesförderung verzichtet wird.

Es ist wenig sinnvoll, tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder nur eine solche, welche nicht kompatibel ist mit dem Ziel Netto-Null-Emissionen bis 2050. Längst nicht alle Kantone priorisieren dies genügend.

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn damit das Gesamtziel auch erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potenziale.

Besonders auch im Gebäudebereich lässt es die Technologie- und Materialentwicklung zu, eine raschere Dekarbonisierung festzulegen.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Casafair begrüsst es sehr, dass das Gebäude- und Wohnregister (GWR) aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist jedoch, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen oft unnötig überdimensioniert, weshalb die Nennleistung wenig korreliert mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt der thermischen Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

**Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Herr Bundesrat A. Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern**

Per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich | 16. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 – Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Juni 2024 haben Sie die Vernehmlassung über die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 eröffnet. Gerne erlauben wir uns im Zusammenhang mit der in die Vernehmlassung gesandten CO₂-Verordnung einige Bemerkungen anzubringen.

Holzbau Schweiz, der Verband der Schweizer Holzbauunternehmen repräsentiert rund 1'100 Mitglieder, die in der Deutschschweiz und im Tessin ansässig sind. Im Geltungsbereich von Holzbau Schweiz sind rund 1'600 Holzbauunternehmungen mit knapp 16'000 beschäftigten Personen tätig.

CO₂-Verordnung

Art. 3

Die genannten Richtwerte für die zulässigen Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 sind aus unserer Sicht zentral, um das Ziel von netto Null bis 2050 gem. Klima- und Innovationsgesetz KIG zu erreichen. Von den Sektorzielen ist unsere Branche namentlich von a. Sektor Gebäude (höchstens 50%) und von c. Sektor Industrie (höchstens 65%) betroffen.

In diesem Kontext braucht es aus unserer Sicht auf Verordnungsstufe schon an dieser Stelle eine explizite Nennung der in den Gebäuden steckenden grauen Energie und deren Präzisierung. Denn es braucht rasch Anreize zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Baustoffen auf das Klima und die Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus und nicht nur Lebenszyklusphase «Betrieb».

Aus diesem Grund hat das Parlament im Rahmen der Beratung in Art. 34 des CO₂-Gesetzes die Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien aufgenommen.

Antrag: Ergänzung von Art. 3 a. wie folgt: «im Sektor Gebäude unter Berücksichtigung auch der in den Materialien von Gebäuden enthaltenen CO₂-Emissionen: höchstens 50 Prozent;»

Art. 5 Abs. 1 c.

Die Ergänzung, wonach die Emissionsverminderung resp. Erhöhung der Senkenleistung nicht nur nachweisbar und quantifizierbar, sondern neu auch mittels Messungen bestätigt werden muss, geht aus unserer Sicht zu weit. Eine Verminderung von Treibhausgasen direkt und messbar einer Massnahme zuordnen zu können dürfte oftmals wohl kaum umsetzbar sein. Das könnte es wichtigen und klimawirksamen Massnahmen zum Vorherein verunmöglichen, für die Ausstellung von Bescheinigungen in Frage zu kommen.

Antrag: An der bisherigen Formulierung festhalten und auf die Anforderung an die Messbarkeit verzichten.

Art. 6 Abs. 2 n.

Die in Ziff. 3 aufgenommene Formulierung, wonach bei Projekten und Programmen im Ausland eine Konsultation bei den betroffenen Interessengruppen vorzunehmen ist, begrüssen wir.

Antrag: Gemäss Entwurf übernehmen.

Art. 16

In Analogie zum Antrag zu Art. 3 und mit Bezug auf die Ergänzung in Art. 104 Abs. 1 (neu) ist hier eine Ergänzung anzubringen, wonach zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden auch die Berücksichtigung der in den Materialien steckenden Emissionen zu zählen ist.

Antrag: Ergänzung von Abs. 1 wie folgt: «Die Kantone erstatten dem BAFU regelmässig Bericht über ihre technischen Massnahmen sowie die zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden, wozu auch die CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien zählt.»

Art. 104 Abs. 1

Dass bei der Förderung zur Verminderung von CO₂-Emissionen bei Gebäuden die CO₂-Bilanz der eingesetzten Materialien zu berücksichtigen ist, entspricht der vom Parlament vorgenommenen Ergänzung von Art. 34 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes. Allerdings greift die hier im Verordnungsentwurf enthaltene Formulierung aus unserer Sicht mit den unveränderten lit. a-c zu kurz. Nach wie vor fokussiert dieser Artikel auf die CO₂-Verminderung beim Betrieb von Gebäuden. Es bedarf deshalb einer Ergänzung, wonach eine CO₂-arme Bauweise sowie klimaschonende, wie insbesondere nachwachsende, Baumaterialien mit Blick auf die Fördermassnahmen erwähnt werden. Art. 34 Abs. 3 CO₂-Gesetz weist denn auch die Regelung der Einzelheiten hierzu dem Bundesrat zu, weshalb wir die hier vorliegende Ausführungsbestimmung als den richtigen Ort betrachten.

Antrag: Ergänzung von Abs. 1 b. wie folgt: «mit den Massnahmen wirksam CO₂-Emissionen vermindert werden, einschliesslich klima- und ressourcenschonender Bauweisen und -materialien sowie Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr; und».

Art. 128

Art. 128 begrüßen wir explizit. Es ist wichtig, dass Weiterbildung vorangetrieben, die Öffentlichkeit informiert und beraten wird. Hier besteht an verschiedenen Orten und gerade auch bei privaten Organisationen und Branchenverbänden grosses Fachwissen sowie die notwendigen, zielgruppengerechten Kommunikationskanäle, weshalb sie einzubinden sind.

Antrag: Gemäss Entwurf übernehmen.

Anhang 2a, 1.m.

Dem Einsatz von Pflanzenkohle zur Emissionsverminderung von Baumaterialien stehen wir grundsätzlich kritisch gegenüber. Die Sequestrierungsleistung des Waldes sowie die Speicherleistung von stofflich genutztem Holz muss gegenüber eingebundener Pflanzenkohle zwingend Vorrang haben. Zu gross ist nach unserer Ansicht andernfalls die Gefahr, dass Fehlanreize geschaffen werden. Im schlechtesten Fall ist der Anreiz grösser, Holz für die Schaffung von Pflanzenkohle in einen Verbrennungsprozess zu geben, damit es sodann in CO₂-intensiven Baumaterialien eingebunden werden kann, als direkt von der Sequestrierungs- und Speicherleistung von Wald und Holz zu profitieren. Dies gilt es unbedingt zu vermeiden. Dies sollte unseres Erachtens klar gestellt werden, weil wir befürchten, dass die Begrifflichkeit «nachhaltige Produktion von Pflanzenkohle» nicht ausreicht, um obgenannte Problematik auszuräumen.

Antrag: Ergänzung von Abs. 1. m. wie folgt: «den Einsatz von Pflanzenkohle; ausgenommen ist die Verwendung in Baumaterial, sofern die Pflanzenkohle ein Neben- oder Abfallprodukt darstellt und eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle sowie eine ökologisch verträgliche Behandlung von Bauabfällen sichergestellt ist.»

Anhang 3, h. 2.

Vgl. auch die Bemerkung zu Anhang 2a, 1.m. Um die erwähnten Fehlanreize zu vermeiden, genügt der Verweis auf eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle aus unserer Sicht nicht.

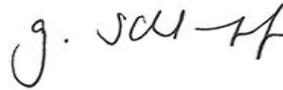
Antrag: Ergänzung von Abs. h. 2. wie folgt: «Baumaterial, sofern die Pflanzenkohle ein Neben- oder Abfallprodukt darstellt und eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle sichergestellt ist.»

Sehr gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung und danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Hansjörg Steiner
Zentralpräsident



Gabriela Schlumpf
Direktorin

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

per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 15. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Als nationaler und direkt betroffener Verband äussert sich HotellerieSuisse im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Position HotellerieSuisse

- **Unterstützung des CO₂-Gesetzes:** Die Schweizer Beherbergungsbranche befürwortet die Klimaziele des CO₂-Gesetzes, verlangt jedoch eine zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung, um die Dekarbonisierung zu ermöglichen.
- **Flexibilität und Wirtschaftlichkeit:** Es sind flexible und wirtschaftlich tragbare Massnahmen erforderlich, um die Auswirkungen steigender Energiepreise auf die energieintensive Hotellerie abzumildern. Hohe Bürokratie und ein "Swiss Finish" sollten vermieden werden.
- **Anpassung des Zielvereinbarungssystems:** Die neuen Top-down-Ziele von 2,5 % CO₂-Emissionsreduktion gefährden den bisherigen Bottom-up-Ansatz, sind nicht realistisch umsetzbar und könnten dazu führen, dass Unternehmen aus dem Zielvereinbarungssystem aussteigen.
- **Übergangslösungen für Unternehmen:** Unternehmen, die bereits eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind, sollten die Möglichkeit erhalten, diese Verpflichtung zu verlängern. Für neue Teilnehmer sollten realistische und wirtschaftlich tragbare Anforderungen festgelegt werden.

I. Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Die Schweizer Beherbergungsbranche unterstützt die Ziele des CO₂-Gesetzes, um die Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig eine wettbewerbsfähige Wirtschaft sicherzustellen. Für die Hotellerie ist es entscheidend, dass die Dekarbonisierung mit einer zuverlässigen und bezahlbaren Energieversorgung einhergeht, da die Umstellung auf klimafreundliche Technologien einen erhöhten Strombedarf nach sich zieht. Die Hotellerie ist als energieintensive Branche stark von steigenden Energiepreisen betroffen, weshalb flexible, wirtschaftlich tragbare Massnahmen essenziell sind. Unverhältnismässig hohe Bürokratie oder ein "Swiss Finish" wären kontraproduktiv und würden die Wettbewerbsfähigkeit der Branche beeinträchtigen. Stattdessen sollten internationale Standards berücksichtigt und flexible Lösungen angeboten werden, die es den Betrieben ermöglichen, wirtschaftlich tragbare Massnahmen umzusetzen.

Die Stärke des Zielvereinbarungssystems lag bisher in der firmenspezifischen Balance zwischen der Durchführung von Emissionsreduktionen und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der erforderlichen Investitionen. Obwohl lediglich „wirtschaftliche Massnahmen“ umgesetzt werden mussten, erforderte dies von den Unternehmen finanzielle Mittel, die über die für das Kerngeschäft relevanten Investitionen hinausgingen. Die Befreiung von der CO₂-Abgabe und die Rückverteilung der CO₂-Abgaben haben entscheidend dazu beigetragen, dass Investitionen in den Klimaschutz möglich waren, während gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gesichert wurde. Dies stellte einen pragmatischen und nachweislich erfolgreichen Ansatz dar, um inländische Emissionsreduktionen zu erreichen und gleichzeitig „carbon leakage“ vorzubeugen. Dieses Gleichgewicht könnte jedoch durch das neue Regime gefährdet werden.

Die neuen Anforderungen und Vorgaben im System der Zielvereinbarungen stellen einen Paradigmenwechsel dar. Anstatt weiterhin den erfolgreichen Bottom-up-Ansatz zu verfolgen, bei dem gemeinsam mit den Unternehmen wirtschaftliche Massnahmen in Zielvereinbarungen festgelegt und verbindlich umgesetzt wurden, wird nun ein Top-down-Ziel von jährlich mindestens 2,5 % CO₂-Emissionsreduktionen eingeführt, ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen. Dadurch wird das Konzept der Bottom-up-Zielvereinbarung untergraben.

Das Ziel des Gesetzgebers war es, die Wirksamkeit des Instruments der Zielvereinbarungen zu steigern, indem allen Unternehmen der Zugang zu diesem System ermöglicht wird. Allerdings führen die jetzt in der Verordnung festgelegten Rahmenbedingungen dazu, dass dieses Instrument voraussichtlich weniger effektiv sein wird als bisher. Es besteht die berechtigte Sorge, dass einige Unternehmen aus diesem erfolgreichen System aussteigen könnten und keine neuen Teilnehmer gewonnen werden. Dies sollte korrigiert werden, um dem Willen des Gesetzgebers Rechnung zu tragen.

Wir fordern, dass Unternehmen, die bereits in der vergangenen Periode eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind, im Rahmen einer Übergangslösung die Möglichkeit erhalten, eine weitere Periode mit vergleichbaren Anforderungen anzuhängen, ohne für ihre bisherigen Bemühungen bestraft zu werden. Für Unternehmen, die erstmals eine Verminderungsverpflichtung eingehen, sollten hingegen strengere, aber dennoch realistische und wirtschaftlich tragbare Anforderungen definiert werden.

Schwer vermeidbare Investitionen können nur durch erhebliche Mittel für neue Infrastrukturen verringert werden. Solche sprunghaften Emissionsreduktionen ermöglichen es lediglich, Absenkpfade mit jährlichen Reduktionszielen zufällig einzuhalten. Der Investitionszeitpunkt wird entscheidend durch die Abschreibungsdauer der bestehenden Infrastruktur, die Kosten für neue Anlagen sowie die Verfügbarkeit klimafreundlicher Energieträger beeinflusst.

II. Detailbemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 14a Abs. 1, 3 und 4

1 Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar ~~2026~~ **2027** im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen, die durch die Flugreise bis zum Zielflughafen voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben.

3 Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und international etablierten Standards.

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird. Dieser Rechner muss auf gefestigten, wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie international etablierten Standards gemäss Absatz 3 basieren.

Kommentar:

Abs 1: Die Übergangsfrist ist zu kurz, u.a. weil Personalausbau notwendig ist und einheitliche Berechnungsstandards etabliert werden müssen. Daher gilt es die Übergangsfrist zu verlängern, damit diese praktikabel sind.

Abs. 2 und 3: Art. 14a sieht eine Angabe der Emissionen in den Flugangeboten vor. Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Des Weiteren sollen weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, welche in der oberen Troposphäre und der unteren Stratosphäre ausgestossen werden, ebenfalls berücksichtigt werden. Die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse reichen nach heutigem Stand nicht aus, um die Emissionen und Effekte weiterer klimawirksamer Schadstoffe in ein konkretes Flugangebot quantitativ einfließen zu lassen.

Art. 66a Abs. 1

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswort der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel),~~ oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswort der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Kommentar:

HotellerieSuisse ist der Ansicht, dass das festgelegte Mindestziel von 2,5 % CO₂-Reduktion pro Jahr für die Verminderungsverpflichtung nach Art. 66a Abs. 1 in vielen Fällen nicht realistisch ist. Die Anforderungen, jährlich mindestens 2,5 % Emissionsreduktion zu erreichen, stellen für viele Betriebe eine erhebliche Herausforderung dar, da die notwendige Technologie zur Emissionsvermeidung oft noch nicht verfügbar ist. Besonders für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Vorgabe unpraktikabel und widerspricht dem flexiblen Ansatz, den das CO₂-Gesetz ursprünglich vorsah. Ebenso werden Reduktionen der Emissionen vor allem durch grosse Investitionen erzielt. Diese finden jedoch sprunghaft statt und nicht linear.

HotellerieSuisse plädiert daher für eine Anpassung der Anforderungen, die stärker auf die wirtschaftliche Tragbarkeit und branchenspezifische Gegebenheiten eingeht. Eine flexible Handhabung der Verminderungsverpflichtungen ist erforderlich, um Planungssicherheit zu gewährleisten und Investitionen in nachhaltige Technologien zu ermöglichen. Zudem sollte der Anschluss an ein Fernwärmenetz als anrechenbare Massnahme berücksichtigt werden, um Fehlanreize zu vermeiden. Der Anschluss an solche Netze kann für viele Betriebe die einzige praktikable Option zur Reduzierung ihrer Emissionen darstellen und muss deshalb in den Zielvereinbarungen berücksichtigt werden.

Art. 66a Abs. 3

3 Für die Festlegung des Treibhausgas-effizienzziels oder des Massnahmenziels werden alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu ~~sechs~~ vier Jahren berücksichtigt. Bei Infrastrukturmassnahmen, insbesondere bei Massnahmen an Gebäuden, an langlebigen Anlagen und an Anlagen, die auf mehrere Produkte oder Prozesse ausgerichtet sind, gilt eine Amortisationsdauer von bis zu ~~zwei~~ acht Jahren.

Kommentar:

Diese Verschärfung stellt eine deutliche Hürde im Vergleich zur bisherigen Verminderungsverpflichtung dar. Sie erschwert den Einstieg von Unternehmen in den Zielvereinbarungsprozess, was den Absichten des Parlaments und des Gesetzgebers widerspricht, den Prozess für möglichst viele Betriebe zu öffnen. Ziel muss es sein, eine breite Beteiligung am Zielvereinbarungsprozess zu fördern, damit die Unternehmen nicht nur die Verminderungsverpflichtung erfüllen, sondern auch für zusätzliche Massnahmen sensibilisiert werden. Da die Payback-Zeiten nicht konstant sind und sowohl die aktuellen hohen Energiepreise als auch Kostensenkungen bei Massnahmen berücksichtigt werden müssen, würden bereits ohne Verschärfung mehr Massnahmen umgesetzt.

Art. 67

Eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel können die folgenden Betreiber von Anlagen eingehen:

- a. Betreiber, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von mindestens ~~500~~ **100** Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben; oder
- b. Betreiber, die nach Artikel 39 EnG18 die Rückerstattung des Netzzuschlags beantragen wollen.

Art. 68

Eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel können Betreiber von Anlagen eingehen, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von in der Regel maximal 1500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben.

Kommentar:

Die festgelegten Grenzwerte in tCO₂ für die Wahl des Modells erscheinen willkürlich. Wenn diese auf Verordnungsstufe definiert werden, sind Ausnahmen nicht möglich, was dazu führt, dass einige Unternehmen in der neuen Periode das Modell wechseln müssen, obwohl sie mit dem bisherigen Modell gut zurechtgekommen sind. Daher sollten die Grenzwerte aus der Verordnung gestrichen und stattdessen auf der Ebene der Vollzugsmitteilung geregelt werden. Alternativ sollte der Grenzwert für das Treibhausgas-effizienzziel auf mindestens 100 Tonnen festgelegt und der Grenzwert für das Massnahmenziel weiterhin als „in der Regel“ definiert werden. Besonders im Bereich zwischen 100 und 500 Tonnen CO₂eq pro Jahr gibt es viele Unternehmen, die eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel eingehen könnten.

Art. 72d Bst. b

Nicht an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden:

(...)

- b. Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e gewährt wurden.

Kommentar:

Die aktuelle Formulierung schliesst alle Finanzhilfen aus, einschliesslich solcher von Gemeinden, Kantonen oder privaten Stiftungen und Organisationen. Dies ist weder nachvollziehbar noch sinnvoll. Deshalb sollte die Regelung auf Finanzhilfen für neuartige Technologien und Prozesse gemäss Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme gemäss Artikel 113e beschränkt werden.

Art. 72e

1 Hat ein Betreiber das in der Verminderungsverpflichtung festgelegte Treibhausgas-effizienz- oder Massnahmenziel in der Zeitspanne 2025–2030 oder 2030–2040 nicht erreicht, so kann er sich auf Gesuch hin nationale und internationale Bescheinigungen im Umfang von ~~2.5~~ **4.5** Prozent der Treibhausgasemissionen der Jahre 2025–2030 oder 2030–2040 an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung anrechnen lassen.

Kommentar:

Ein flexibler Mechanismus zur Zielerreichung durch die Anrechnung von Bescheinigungen ist derzeit nur bis 2030 vorgesehen. Solch ein Mechanismus sollte jedoch auch für die Teilperiode 2030-2040 eingeführt werden. Zudem ist nicht nachvollziehbar, warum der bisherige Wert von 4,5 Prozent auf 2,5 Prozent gesenkt werden soll. Für die Unternehmen ist Flexibilität von entscheidender Bedeutung, um die Zielvorgaben wirtschaftlich tragbar erreichen zu können.

Art. 89 Abs. 3

Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

(...)

g. Für das Jahr 2031: 52 Prozent

h. Für das Jahr 2032: 54 Prozent

i. Für das Jahr 2033: 56 Prozent

j. Für das Jahr 2034: 58 Prozent

k. Für das Jahr 2035: 60 Prozent

Kommentar:

Für die Wirksamkeit von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzmassnahmen, wie etwa die Kompensation bei fossilen Brennstoffen, ist ein langfristiger Förderhorizont entscheidend. Die Attraktivität solcher Instrumente hängt stark vom Umfang des Förderangebots und dessen Dauer ab. Um in einem Sektor transformative Veränderungen zu bewirken, ist es notwendig, dass das Förderangebot über mehrere Jahre hinweg stabil bleibt. Optimal wäre ein Zeitraum von mindestens zehn Jahren oder mehr.

Mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes, die der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten vorlegte, wäre ein solcher Zeithorizont bis 2030 geschaffen worden. Da das revidierte CO₂-Gesetz im Juni 2021 jedoch vom Stimmvolk abgelehnt wurde, ist eine Verlängerung des Zeithorizonts bis mindestens 2035 nun erforderlich.

Art. 92d-g**Kommentar:**

Wie bereits in den allgemeinen Bemerkungen erwähnt, unterstützt HotellerieSuisse die Bemühungen, leitungsgeliefert importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie anzuerkennen. Die Umsetzung der hohen gesetzlichen Anforderungen durch das vorgeschlagene projektbezogene Gesuchsverfahren ist jedoch so komplex, dass die Praxistauglichkeit der Massnahme stark infrage gestellt wird. Es sollte daher das Ziel sein, zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen der Schweiz und exportierenden Ländern oder der EU abzuschliessen, damit die CO₂-Reduktion der in die Schweiz importierten erneuerbaren Gase ausschliesslich hier angerechnet wird. Sobald eine solche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Reduktion besteht, muss eine deutlich einfachere Abwicklung ermöglicht werden.

Art. 92d Abs. 3

~~3 **Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen. Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen.**~~

Kommentar:

Diesen Nachweis verlangt das Gesetz (Art. 15 Abs. 3), aber keine weiteren Formalitäten.

Art. 92e Abs. 2

~~2 **Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.**~~

Kommentar:

Es braucht keine zusätzliche Prüfung durch das BAFU, wenn eine Bestätigung des Partnerstaates gemäss Art. 92 Abs. 3 vorliegt.

Art. 92f Abs. 1 (neuer) Bst. c.

- b. **Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.**

Kommentar:

Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Art. 113c Abs.1

1 Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse-Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.~~

Kommentar:

Gemäss dem klaren Wortlaut des Gesetzes sollte die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan beschränkt sein, sondern vielmehr für neue Anlagen sowie erhebliche Erweiterungen bestehender Infrastrukturen zur Produktion erneuerbarer Gase allgemein zugänglich gemacht werden, insbesondere für jene, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 Bst. d rev-CO₂-Gesetz). Daher sollte diese Einschränkung entfernt werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass angesichts der hohen Technologiereife der Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase und des beträchtlichen Anteils an CO₂-Abgaben, die die Schweizer Gasversorger auf das verbleibende fossile Gas entrichten, der geplante Betrag von 5 Millionen Franken innerhalb des jährlich verfügbaren Förderrahmens von 45 Millionen Franken nicht akzeptabel ist. Eine Erhöhung der Fördermittel auf jährlich 10 Millionen Franken wäre sinnvoll, um die Verfügbarkeit erneuerbarer Gase im Netz zu steigern, auch im Hinblick auf industrielle Dekarbonisierungsziele.

Art. 127b (neuer) Abs. 3

3 Können für ein Vorhaben im Bereich Anpassungsmassnahmen und Vermeidung von Schäden auch andere staatliche oder kantonale Subventionen beansprucht werden, ist eine zusätzliche Förderung gemäss Art. 127a unzulässig.

Kommentar:

Um die Konsistenz zu anderen Fördersystemen sicher zu stellen, sind keine Mehrfachforderungen möglich, Mitnahmeeffekte sind auszuschliessen.

III. Über HotellerieSuisse

HotellerieSuisse ist das Kompetenzzentrum für die Schweizer Beherbergungsbranche und vertritt als Unternehmensverband die Interessen der innovativen und nachhaltigen Beherbergungsbetriebe der Schweiz. Seit 1882 steht HotellerieSuisse gemeinsam mit über 3'000 Mitgliedern, davon über 2'000 Beherbergungsbetriebe, für eine qualitätsbewusste und vorausschauende Schweizer Beherbergungswirtschaft. Als Leitbranche des Tourismus beschäftigt die Beherbergung über 80'000 Mitarbeitende und stellt mit 10 Milliarden

Franken oder 31 Prozent den grössten Anteil an der touristischen Bruttowertschöpfung dar. Im Jahr 2022 erzielte der Tourismus eine direkte Bruttowertschöpfung von ca. 19,6 Mrd. Franken – was einem Anteil von 2,6 Prozent an der gesamtwirtschaftlichen direkten Bruttowertschöpfung der Schweiz entspricht. Der Tourismus gehört zudem zu den fünf wichtigsten Exportbranchen und stellt mehr als 4 Prozent der gesamten Export-einnahmen der Schweiz dar. Die Mitgliederbetriebe von HotellerieSuisse verfügen über zwei Drittel des Schweizer Bettenangebotes und generieren damit rund drei Viertel der entsprechenden Logier-nächte. Als Dachverband von 13 regionalen Verbänden ist HotellerieSuisse in allen Landesteilen und Sprachregionen präsent und beschäftigt rund 70 Mitarbeitende.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

HotellerieSuisse



Nicole Brändle Schlegel
Direktorin



Christophe Hans
Leiter Public Affairs

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU
3003 Bern

Per Mail: bettina.kast@bafu.admin.ch

Yverdon-les-Bains, 17.10.2024

Vernehmlassung Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
Sehr geehrte Frau Kast,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir möchten uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken. Der Verein InfraWatt beschäftigt sich mit der Energienutzung aus Abwasser, Abfall, Abwärme und Trinkwasser, mit dem Ziel, die Energieeffizienz und die erneuerbare Energieproduktion in diesen Bereichen weiter zu steigern und einen Beitrag zur Energiewende sowie zur CO₂-Netto-Null-Strategie zu leisten. Seit 2010 haben sich zu diesem Zweck die 4 Fachverbände SVGW, TNS, VBSA und VSA unter einem Energiedach zusammengeschlossen.

In diesem Sinne möchten wir Ihnen mitteilen, dass InfraWatt die Stossrichtung dieser Vorlage begrüsst. Aufgrund unserer Erfahrung mit der Energienutzung aus Abwasser, Abfall, Abwärme und Trinkwasser lassen wir Ihnen hiermit folgende Änderungsvorschläge zukommen.

CO2-Verordnung

Art. 9 – Umgang mit Monitoringbericht, Messdaten und Verifizierungsbericht

Vernehmlassungsentwurf

⁵ Der Monitoringbericht, die zugrundeliegenden Messdaten und der dazugehörige Verifizierungsbericht umfassen einen Zeitraum von höchstens drei Jahren. Die Verifizierungsstelle muss sie spätestens ein Jahr nach Ende des Zeitraums dem BAFU einreichen. Die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen sind pro Kalenderjahr auszuweisen.

Antrag

⁵ Der Monitoringbericht, die zugrundeliegenden Messdaten und der dazugehörige Verifizierungsbericht umfassen einen Zeitraum von höchstens drei Jahren. **Der Gesuchsteller** muss sie spätestens ein Jahr nach Ende des Zeitraums dem BAFU einreichen. Die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen sind pro Kalenderjahr auszuweisen.

Begründung

Die Eingabe der verifizierten Monitoringberichte durch die Verifizierer macht den Prozess unnötig komplizierter, da nach der Verifizierung die Dokumente sowieso an den Gesuchsteller zurückgehen zum Unterzeichnen und ggf. Schwärzen. Weiter wird im Monitoringbericht eine Referenz auf den Verifizierungsbericht angegeben, was auch durch den Gesuchsteller auszufüllen ist

Art. 16a – Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Vernehmlassungsentwurf

Die wesentlichen Angaben nach Artikel 9 Absatz 3 des CO2-Gesetzes zu Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser bei Neubauten und bei deren Ersatz in Altbauten sind:

- a. Energieträger der Wärmeerzeugungsanlage;
- b. Nennleistung der Wärmeerzeugungsanlage oder des Fernwärmeanschlusses;
- c. Heizwärmebedarf (Q_h);
- d. Datum des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;
- e. Datum des Eintrags in das GWR;
- f. Bei Bezug Fernwärme: Gebäudeidentifikator (EGID) des Gebäudes, in dem sich das Hauptwärmeerzeugungssystem oder der Wärmelieferant befindet.

Antrag

Explizite Zustimmung in Stellungnahme.

Begründung

Wir unterstützen die Neuerung, dass die Kantone eine Meldepflicht für Wärmeerzeugungsanlagen vorsehen. Die Verbesserung der Datenlage über die Heizungsbestände in den Kantonen ist zentral als zukünftige Entscheidungsgrundlage. Wichtig ist, dass die Meldepflicht auf die einfachste mögliche Weise erfolgt, damit keine Mehrbelastung entsteht. Die Meldepflicht soll nach Möglichkeit harmonisiert in den Kantonen eingeführt und digital übermittelt werden.

Art. 89 – Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Vernehmlassungsentwurf

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 12 Prozent.

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.

Antrag

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens **67 Prozent**.

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent;
- g. für das Jahr 2031: 52 Prozent;**
- h. für das Jahr 2032: 54 Prozent;**
- i. für das Jahr 2033: 56 Prozent;**
- j. für das Jahr 2034: 58 Prozent;**
- k. für das Jahr 2035: 60 Prozent.**

Begründung

In Art. 89 Abs. 2 und 3 werden Kompensationssätze bis ins Jahr 2030 festgelegt, da das neue CO₂-Gesetz im Wesentlichen für den Zeitraum 2025 bis 2030 konzipiert ist. Der Kompensationssatz im Inland müsste in Analogie zu Art. 2a 67% des Kompensationssatzes gem. Art 89 Abs. 3 betragen. Zudem erachten wir eine Fortführung der Fördermittel von Klimakompensationsprojekten bis 2035 und dementsprechend eine Festlegung von Kompensationssätzen ebenfalls bis 2035 als zielführend. Dies nicht zuletzt, um die Planungssicherheit für das für thermische Netze relevante Förderprogramm Wärmeverbunde der Stiftung KliK zu verbessern.

Art. 104a – Ergänzungsbeitrag

Vernehmlassungsentwurf

Der Ergänzungsbeitrag setzt sich zusammen aus einem Mindestbeitrag und einem Zusatzbeitrag und bemisst sich gemäss Artikel 52 Absatz 4 EnG.

Antrag

Explizite Zustimmung in Stellungnahme.

Begründung

Der neue Mechanismus unterstützt die Planbarkeit der kantonalen Budgets. Gleichzeitig bleibt ein leistungsabhängiger Anreiz bestehen. Wir unterstützen diese Änderung. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass Wege gesucht werden müssen, um nicht abgeholte Mittel aus der Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe wieder zurück in die Förderprogramme fließen zu lassen.

Art. 112 – Förderberechtigung und Anhang 12

Vernehmlassungsentwurf

¹ Für Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung (Art. 34a Abs. 1 Bst. a des CO₂-Gesetzes) können Beiträge für die Prospektion und die Erschliessung von Geothermie-Reservoirs gewährt werden, wenn die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12 erfüllen.

² Für Projekte zur Erschliessung indirekt für die Wärmebereitstellung nutzbarer hydrothermaler Ressourcen (Art. 34a Abs. 1 Bst. b des CO₂-Gesetzes) kann ein Beitrag gewährt werden, wenn sich eine direkte Nutzung nach einer ersten Explorationsbohrung als nicht möglich erweist und die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12a erfüllen.

³ Die Beiträge betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 1 und höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 2; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt.

Antrag

Explizite Zustimmung.

Begründung

Wir unterstützen die Fördermittel für die direkte und vor allem auch indirekte Nutzung der Geothermie gemäss Artikel 112 und Anhang 12.

Wir begrüssen explizit die Einführung eines neuen Förderinstruments für die indirekte Nutzung von Geothermie (Art. 112 Abs. 2), das besser auf die geologische Realität der Schweiz und die dort bestehenden Unsicherheiten abgestimmt ist.

Art. 113a – Reihenfolge der Berücksichtigung

Vernehmlassungsentwurf

² Stehen wieder Mittel zur Verfügung, so berücksichtigt das BFE zunächst die am weitesten fortgeschrittenen Projekte zur direkten Nutzung. Sind mehrere Projekte gleich weit fortgeschritten, so wird das Projekt berücksichtigt, für das das vollständige Gesuch am frühesten eingereicht wurde. Erst danach werden die Mittel für Projekte zur indirekten Nutzung eingesetzt.

Antrag

² Stehen wieder Mittel zur Verfügung, so berücksichtigt das BFE zunächst die am weitesten fortgeschrittenen Projekte zur direkten Nutzung. Sind mehrere Projekte gleich weit fortgeschritten, so wird das Projekt berücksichtigt, für das das vollständige Gesuch am frühesten

eingereicht wurde. ~~Erst danach werden die Mittel für Projekte zur indirekten Nutzung eingesetzt.~~

Begründung

Artikel 113a sieht vor, dass die Zuschüsse vorrangig an die am weitesten fortgeschrittenen direkten Projekte vergeben werden. Eine Klarstellung des Begriffs „fortgeschritten“ und seiner Messung wäre wünschenswert. Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, warum Projekte zur indirekten Nutzung in diesem Rahmen gegenüber Projekten zur direkten Nutzung benachteiligt werden sollten.

Art. 113c – Förderberechtigung

Vernehmlassungsentwurf

¹ Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.

² Als Neuanlagen gelten:

- a. Anlagen, die erstmalig an einem Standort erstellt werden sowie Anlagen, die eine bestehende Anlage umfassend ersetzen;
- b. bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.

Antrag

¹ Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.

² Als Neuanlagen gelten:

- a. Anlagen, die erstmalig an einem Standort erstellt werden sowie Anlagen, die eine bestehende Anlage umfassend ersetzen;
- b. bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden **und ihre aktuelle Stromproduktion um mindestens 50% reduzieren und nur noch zur Notstromversorgung aufrechterhalten.**

Begründung

Wir begrüßen es sehr, dass die Förderung für die Produktion von erneuerbaren Gasen weiterhin erfolgt, da wir erneuerbare Gase als einen wichtigen Treiber zur Erreichung der Richtwerte 2030 und bis 2050 für Netto Null gemäss KIG erachten.

Die Aufteilung der Förderberechtigung in Neuanlagen und erhebliche Erweiterungen hat sich in den letzten Jahren bewährt. Insbesondere der Umstand, dass bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion (BHKW) auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten, wird ausdrücklich begrüsst. Da die Kläranlagen als versorgungsrelevante Verbraucher gemäss OSTRAL gelistet sind, benötigen diese eine entsprechende Notstromversorgung. Die Notstromversorgung erfolgt oft mittels BHKW, weshalb diese bei einer Umrüstung auf Biomethanproduktion (Aufbereitung des Klärgases und Einspeisung als Biogas ins Erdgasnetz) in der Regel beibehalten werden. Diesen Umstand gilt es bei der Auslegung nach Art. 113c Abs. 2b entsprechend zu berücksichtigen.

Art. 113d – Förderbeitrag

Vernehmlassungsentwurf

³ Die Förderung beträgt pro Anlage höchstens:

- a. 2,8 Millionen Franken;
- b. 30 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten.

⁴ Abwasserreinigungsanlagen und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2.

⁵ Werden für die Produktion und die Aufbereitung und Einspeisung separat je ein Gesuch eingereicht, wird der Förderbeitrag gemäss Absatz 1 und 2 wie folgt aufgeteilt:

- a. Biogasproduktion: 85 Prozent
- b. Aufbereitung und Einspeisung: 15 Prozent

⁶ Gesuche mit einem Beitrag von unter 100 000 Franken werden nicht berücksichtigt.

Antrag

³ Die Förderung beträgt pro Anlage höchstens:

- c. 2,8 Millionen Franken;
- d. 30 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten.

~~⁴ Abwasserreinigungsanlagen und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2.~~

~~⁵ Werden für die Produktion und die Aufbereitung und Einspeisung separat je ein Gesuch eingereicht, wird der Förderbeitrag gemäss Absatz 1 und 2 wie folgt aufgeteilt:~~

- ~~- c. Biogasproduktion: 85 Prozent
 - d. Aufbereitung und Einspeisung: 15 Prozent~~

~~⁶ Gesuche mit einem Beitrag von unter 100 000 Franken werden nicht berücksichtigt.~~

Begründung

Wir beantragen, dass Abwasserreinigungsanlagen (ARAs) den vollen Fördersatz erhalten. Aus unserer Sicht sollte besonders für ARAs ein vollumfänglicher Anreiz gesetzt werden, das auf Kläranlagen erzeugte Biogas sinnvoll zu nutzen und zu verwerten/einzuspeisen. ARAs verpflichten sich freiwillig zur Zielerreichung Netto Null und müssen diejenigen Massnahmen, die Treibhausgasrelevant sind, ausserhalb der Gebührenfinanzierung umsetzen oder können nur einen Teil davon über Gebühren finanzieren. Deshalb ist eine kongruente Förderung der gleichen Technologie unabdingbar, unabhängig des Standortes oder des Betreibers dieser Anlage. Der Art. 113d Abs. 4 ist deshalb ersatzlos zu streichen.

Anhang 3a

Vernehmlassungsentwurf

$EF_{wv,y,z}$ Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes im Jahr y; wie folgt berechnet:

- 5 > y - z: 0,198 tCO_{2eq}/MWh;
5 ≤ y - z < 9: 0,154 tCO_{2eq}/MWh;
9 ≤ y - z < 14: 0,116 tCO_{2eq}/MWh;
14 ≤ y - z < 20: 0,081 tCO_{2eq}/MWh;

Antrag

Wir beantragen, die pauschalen Emissionsfaktoren für Wärmeverbunde bis 2040 weniger stark zu reduzieren, z.B. um 30 - 40% anstelle rund 60%.

Es ist unklar, wie sich der Parameter z definiert. Bitte definieren Sie den verwendeten Parameter z.

Begründung

Die Vorgaben betreffend «pauschalen Emissionsfaktoren» in Anhang 3a, die sich in Abhängigkeit zum Referenzjahr bis etwa 2040 um rund 60% reduzieren (entspricht linearem Absenkungspfad zu Netto-Null 2050) führen dazu, dass sich die Fördermittel aus dem Programm Wärmeverbunde der Stiftung KliK für Betreiber von Wärmeverbunden stark reduzieren. Das hat negative Auswirkungen auf den gemäss BFE-Wärmestrategie sehr wichtigen Ausbau thermischer Netze.

Da nur noch rund ein Drittel der Kantone eigene Fördermittel für den Neu- und Ausbau thermischer Netze an die Betreiber ausschüttet (gemäss harmonisiertem Fördermodell der Kantone als Massnahme M18 eigentlich vorgesehen), bedeutet dies eine weitere starke Reduktion der Fördermittel für Fernwärmeprojekte. Die anderen zwei Drittel der Kantone verweist, u.a. aufgrund des grossen Aufwandes für die Wirkungsaufteilung Kanton/KliK, der Einfachheit halber auf die Fördermittel der Stiftung KliK.

Die Fördermittel von KliK für Wärmeverbunde sind aber auch gemäss den Änderungsvorschlägen zur CO₂-Verordnung nur noch bis 2030 gesichert. De facto bedeutet dies, dass im Vergleich zu den üblichen Amortisationszeiträumen für thermische Netze von 20 bis 40 Jahren nur noch für einen Bruchteil der Lebensdauer Fördermittel gesichert sind. Dies hat einen negativen Einfluss auf die Planungssicherheit und damit auf die Investitionen in thermische Netze.

Bis 2040 wird voraussichtlich ein Grossteil des Ausbaus der Wärmeverbunde abgeschlossen sein. Entsprechend könnte der Absenkungspfad für die Periode 2040 bis 2050 dann höher sein, ohne den zeitnahen Ausbau zu torpedieren.

IBTV-Verordnung

Zur Revision der IBTV-Verordnung haben wir keine expliziten Anmerkungen, beantragen aber, dass folgende Punkte mit der Revision geklärt werden:

Verfahren für die Zulassung (Art. 4 Abs. 5)

Im Abs. 5 wird explizit darauf hingewiesen, dass vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) eine Bewilligungsnummer für erneuerbaren Brenn- oder Treibstoff erteilt wird, die ab Verfallsdatum sechs Jahre gültig ist. Aktuell ist die Steuerbefreiung gemäss Mineralölsteuergesetz für Klärgas als Brennstoff (BHKW und insbesondere KEV-Anlagen aber auch als eingespeistes Biogas) bis 31.12.2024 befristet. Vom Bundesamt für Zoll- und Grenzsicherheit (BAZG) haben wir die Mitteilung erhalten, dass im Herbst 2024 eine Verlängerung nicht nur um ein weiteres Jahr, sondern bis 31.12.2030 geplant ist. Wir würden es sehr begrüßen, wenn diese Steuerbefreiung zeitlich mit der CO₂-Verordnung abgestimmt wird und auch so lange Gültigkeit hat. So müssen die einzelnen steuerbefreiten Kläranlagen immer selbst daran denken, die Steuerbefreiung verlängern zu lassen resp. die Verlängerung des BAZG zu kontrollieren und zu überwachen, um nicht zum Jahreswechsel Probleme zu erhalten.

Positivliste des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG)

InfraWatt Verein für die Energienutzung aus Abwasser, Abfall, Abwärme und Trinkwasser
Galilée 6 | 1400 Yverdon-les-Bains | Tel. +41 (0)24 566 52 33 | info@infrawatt.ch | www.infrawatt.ch

Für die Kläranlagen ist die Positivliste des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) entscheidend, ob das anfallende Klärgas steuerbefreit ist. Insbesondere die Kläranlagen, die auch Co-Substrate annehmen, sind eventuell bei Änderungen direkt betroffen. Gerne möchte wir als Branchenverband bei einer allfälligen Überarbeitung der Positivliste durch das BAFU oder das BAZG angehört werden und stellen uns hierfür gerne zur Verfügung. Insbesondere Kläranlagen, die auf ihrer Anlage nicht nur Faultürme mit Klärschlamm aus Abwasser, sondern auch Biogasanlagen mit Grüngut oder anderweitigen erneuerbaren Energieträgern betreiben, müssen genau wissen, welche Produkte zulässig sind oder nicht, da das Klärgas in der Regel mit dem übrigen Gas in derselben Produktionsanlage genutzt oder zu Biogas aufbereitet wird.

Wir hoffen, Sie bei Ihren Bemühungen mit unseren Vorschlägen unterstützen zu können.

Freundliche Grüsse



Stefan Müller-Altarmatt
Präsident InfraWatt, Nationalrat



Carsten Palkowski
Stellvertr. Geschäftsführung InfraWatt



InteressenGemeinschaft Energieintensive Branchen

Eigenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Umwelt (BAFU)
3003 Bern

Per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 16. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft der energieintensiven Branchen unseres Landes (IGEB) repräsentiert rund 16.4% Prozent der Strom- und 15.8 Prozent des Gasendverbrauchs der Schweizer Industrie, was rund 5 Prozent des Strom- und 5.4 Prozent der Erdgasverbrauchs der Schweiz entspricht. Die IGEB vertritt jene Branchen und Betriebe, bei welchen der Energiekostenanteil gemessen an der Bruttowertschöpfung besonders hoch ist und die Strom- sowie Gasendpreise im internationalen Standortwettbewerb dementsprechend existentielle Bedeutung haben. In der IGEB sind die Branchenverbände der Papier-, Karton-, Folien-, Glas-, Ziegel-, Zement- und Gieserei-Industrie sowie Einzelbetriebe der Stahl-, Chemie-, Holzfaser- und Gasindustrie vereinigt.

Vielen Dank für die Möglichkeit, zu den obengenannten Vorlagen Stellung nehmen zu können. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Antrag zu Art. 72f.

¹ *Stossen die Anlagen eines Betreibers aus einem der folgenden Gründe mehr Treibhausgasemissionen aus, so werden die zusätzlichen Treibhausgasemissionen ~~auf Gesuch hin~~ bei der Beurteilung der Erfüllung der Verminderungsverpflichtung nicht berücksichtigt:*

[...]

² *~~Das Gesuch um Nichtberücksichtigung~~ Die Meldung der zusätzlichen Treibhausgasemissionen ist dem BAFU ~~bis zum 31. Mai des Folgejahres in der von diesem vorgeschriebenen Form einzureichen~~, zusammen mit der Übermittlung der übrigen Angaben im Rahmen der Verminderungsverpflichtung mitzuteilen.*

[...]

Begründung:

Abs. 1 und 2: Zusätzliche Treibhausgasemissionen, die bei einem Betreiber von Zweistoffanlagen in einem Brennstoffwechsel – der vom WBF oder UVEK empfohlen oder durch den Bundesrat verordnet wurde – begründet sind, sind bei der Beurteilung der Erfüllung der Verminderungsverpflichtung nicht als Emissionen des Betreibers zu berücksichtigen. Diese Nicht-Berücksichtigung hat aus Sicht der IGEB nicht erst auf Gesuch hin zu erfolgen, da die Gefahr bestünde, dass die Nichteinreichung eines Gesuches zu Nachteilen für den Betreiber führen würde und dies, obwohl es durch ihn unverschuldet zu Mehremissionen gekommen ist, sondern diese vielmehr auf die staatliche Anordnung zur Umschaltung zurückzuführen sind. Darüber hinaus wird mit einem zusätzlichen Gesuch sowie mit einer Form, die durch das BAFU zu bezeichnen ist, unnötigerweise höhere Hürden geschaffen. Die Berücksichtigung hat automatisch oder zumindest lediglich durch Meldung im Rahmen des üblichen Monitorings zu erfolgen.

Antrag zu Art. 65 und 79:

Überprüfung der zu publizierenden Daten und Klärung des Rechtsverhältnisses gegenüber dem Öffentlichkeitsgesetz (BGÖ) einerseits und dem Kartellgesetz (KG) andererseits.

Begründung:

Artikel 65 und 79 sehen die Publikation von Informationen über EHS-Anlagen (Art. 65) und über Anlagen mit einer Verminderungsverpflichtung (Art. 79) unter Wahrung des Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisses vor. Unter die publizierten Daten fällt aktuell beispielsweise auch die Publikation der Emissionsdaten der entsprechenden Anlagen.

Die IGEB erachtet die Publikation von derart umfassenden Daten, wie beispielsweise die Publikation der Emissionsdaten je EHS-Anlage respektive je Anlagen mit einer Verminderungsverpflichtung, als höchst problematisch. Bei derartigen Daten mag es sich auf den ersten Blick zwar nicht um Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisse im engeren Sinne handeln, mit den notwendigen Branchenkenntnissen über Rohstoffe, Produkte und den branchenüblichen Produktionsverfahren jedoch, können sich diese als höchst sensibel und wettbewerbsrelevant entpuppen, da damit auf Art und Menge der produzierten Waren geschlossen werden kann. Dies ist insbesondere für jene Hersteller problematisch, welche über ein homogenes Sortiment oder eine geringere Anzahl an Produktionslinien verfügen, wodurch bei solchen Herstellern im speziellen anhand der publizierten Emissionsdaten leicht auf die Produktion geschlossen werden kann, weswegen diese gegenüber ihren grösseren Konkurrenten einen Wettbewerbsnachteil erleiden. Dies dürfte angesichts des Kartellrechts problematisch sein und bedarf einer eingehenden Überprüfung sowie einer Klärung.

Kommentar zu Art. 92f und 113c ff.:

Die IGEB begrüsst es, dass sich EHS-Unternehmen und Unternehmen mit einer Verminderungsverpflichtung gemäss dem vorliegenden Entwurf die Verwendung von ausländischem (virtuellem) Biomethan im Rahmen des ordentlichen Monitorings anrechnen lassen können (Art. 92f). Dies ist von Bedeutung, zumal die inländische Biogasproduktion den industriellen Bedarf an alternativen Brennstoffen nicht zu decken vermag.

In diesem Zusammenhang ist jedoch auch die Stärkung der inländischen Biomethanproduktion sehr begrüssenswert (Art. 113c ff.). Insbesondere die vorgesehene Gleichstellung der Biogasproduktion zur Einspeisung ins Schweizer Gasnetz gegenüber der Biogasproduktion zur

Stromproduktion beurteilt die IGEB als überaus positiv. Speziell hervorzuheben ist dabei auch die Regelung von Art. 113c Abs. 2 lit. b, wonach gar die Umrüstung bestehender Biogasanlagen von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion gefördert werden soll. Die vorgesehene Förderung der Biomethanproduktion ist von grosser Wichtigkeit für die erfolgreiche Dekarbonisierung von Hochtemperaturprozessen in der Industrie, zumal Biomethan eine gute Alternative gegenüber den aktuell verwendeten fossilen Treibstoffen für den Betrieb von Hochtemperatur-Brennprozessen in der Industrie darstellt, sofern dieses künftig in ausreichender Menge zur Verfügung steht und im Rahmen der bestehenden Infrastruktur genutzt werden kann. Aus Sicht der IGEB gilt es, dieses Potenzial inskünftig stärker zu fördern und für die Industrie besser zu erschliessen. Die IGEB-Mitgliedfirmen setzen sich unter anderem im Rahmen der momentan laufenden Erstellung der individuellen Dekarbonisierungsfahrpläne nach Massgabe der Klimaschutz-Verordnung vertieft mit diesem Potenzial auseinander.

Anmerkung zu Artikel 113c ff.:

Die Förderanreize für die Produktion von inländischem Biogas erachten wir grundsätzlich als sinnvoll, da solche Brennstoffe auch in der Zukunft eine ernstzunehmende Alternative für viele unserer Mitgliedfirmen zu den aktuell genutzten Brennstoffen darstellen können. Entsprechend unterstützen wir die neu aufgenommenen Artikel zur Förderung der inländischen Biogasproduktion (**Art. 113c ff.**).

Antrag zu Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden:

¹ Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates entsprechen.

² Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

³ Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ist beim BAFU einzureichen.

⁴ Für die Massnahmen zur Vermeidung von Schäden wird maximal 10% der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechte für Anlage verwendet

Begründung:

Die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen sollen vor allem in die Dekarbonisierung der Anlagen im EHS reinvestiert werden. Bei diesen Anlagen können Massnahmen implementiert werden, die zu erheblichen und messbaren Verminderung der Treibhausgasemissionen führen können. Es ist sicher sinnvoll Massnahmen zur Verminderung von Schäden zu unterstützen, sollte aber mit finanziellen Mitteln des Bundes erfolgen. Die im Erläutern der Bericht gelistete Massnahmen umfassen vielfältige Bereiche und zielen darauf ab,

vermeintliche Schäden zu verhindern, die nicht ausschliesslich auf die Treibhausgasemissionen der EHS Anlagen zurückzuführen sind. Ausserdem scheint die Wirksamkeit der beschriebenen Massnahmen schwer zu überprüfen.

Antrag zu Art. 127d Höhe der Finanzhilfen

¹ Die Finanzhilfen betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten.

² Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlichen Investitionskosten.

³ Bei der Festlegung der Prioritätenordnung werden insbesondere berücksichtigt:

- a. die angestrebte Verminderung der Treibhausgasemissionen oder die angestrebten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq;
- b. die Kosten pro verminderter Tonne CO₂eq oder pro erzielter Tonne Negativemissionen;
- c. die mögliche Verlagerung von Treibhausgasemissionen ins Ausland;
- d. die voraussichtlichen Einsparungen der Betriebskosten;
- e. die Reduktion der Umweltbelastung während des gesamten Lebenszyklus von Produkten, die Schliessung von Materialkreisläufen und die Verbesserung der Ressourceneffizienz.

⁴ Die Höhe der Finanzhilfen reduziert sich um die voraussichtlichen Gewinne ~~und Einsparungen~~ aus dem Handel mit Emissionsrechten; davon ausgenommen sind Projekte zur Abscheidung und Speicherung von CO₂. Die Höhe dieser Gewinne und Einsparungen richten sich nach dem durchschnittlichen Zuschlagspreis auf dem Primärmarkt in der Europäischen Union im Vorjahr.

⁵ ~~Für die Massnahmen in Anlagen im EHS wird mindestens 90% der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechte für Anlage verwendet~~

Begründungen:

Zu Abs. 4: Für EHS-Unternehmen werden immer weniger und teurere Emissionsrechte zur Verfügung stellen. Für EHS-Unternehmen die die Emissionsrechte kaufen müssen, soll den Wert der eingesparte Emissionsrechte nicht von den Finanzhilfen abgezogen werden.

Zu Abs. 5: Die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen sollen vor allem in die Dekarbonisierung der Anlagen im EHS reinvestiert werden. Bei diesen Anlagen können Massnahmen implementiert werden, die zu erheblichen und messbaren Verminderung der Treibhausgasemissionen führen können. Es ist sicher sinnvoll Massnahmen zur Verminderung von Schäden zu unterstützen, sollte aber mit finanziellen Mitteln des Bundes erfolgen. Die im Erläuternder Bericht gelistete Massnahmen umfassen vielfältige Bereiche und zielen darauf ab, vermeintliche Schäden zu verhindern, die nicht ausschliesslich auf die Treibhausgasemissionen der EHS Anlagen zurückzuführen sind. Ausserdem scheint die Wirksamkeit der beschriebenen Massnahmen schwer zu überprüfen.

Antrag zu Art 127f:

~~Das BAFU zahlt die Finanzhilfen nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus. Bei Umsetzungsbeginn der Massnahme sowie bei Erreichen von festgelegten Zwischenzielen ganz oder teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU sind nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen zurückerstattet.~~

Begründung:

Wir begrüßen die vorgeschlagene staatliche Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen, welche am EHS teilnehmen müssen. Diese Initiative unterstützt und fördert die bereits laufenden Diskussionen und Arbeiten innerhalb der IGEB für geeignete Massnahmen und die praktische Umsetzung in den Werken. Allerdings stellt sich die Auszahlung der Finanzhilfen erst bei Vorlage eines Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme als unglücklich dar, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. Darüber hinaus birgt die Auszahlung erst nach Umsetzung der Massnahme für die typischen Schweizer KMU, zu denen auch viele IGEB Mitgliedfirmen als traditionsreiche Familienunternehmen zählen, gegenüber grossen Konzernen mit weitaus grösseren finanziellen Möglichkeiten das Risiko, aufgrund von möglichen Liquiditätsengpässen (oder aber höheren Finanzierungskosten) zwischen dem Zeitpunkt der Investition und dem Erhalt der Fördermittel benachteiligt zu werden. In Anbetracht der bei unseren Mitgliedunternehmen benötigten Investitionsicherheit schlagen wir die untenstehende Änderung des **Artikels 127f** bezüglich der Auszahlung (oder zumindest Teilauszahlung) der Finanzhilfen für Massnahmen zur Dekarbonisierung vor. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Antrag zu Anhang 8 Ziff. 1 Abs. 1: Maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS

Die jährlich für die Gesamtheit der Betreiber von Anlagen im EHS maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte wird wie folgt berechnet:

a) Für die ~~as~~ Jahre 2025-~~2027~~:

$$\text{Cap}_i = [\sum \emptyset \text{FZ} + \sum \emptyset \text{Emissionen}] * [0.735 - (i - 2024) * 0.043]$$

b) Für die ~~as~~ Jahre ~~2028-2030~~ 2026:

$$\text{Cap}_i = [\sum \emptyset \text{FZ} + \sum \emptyset \text{Emissionen}] * [0.73 - (i - 2024) * 0.043]$$

c) Für das Jahr 2027:

$$\text{Cap}_i = [\sum \emptyset \text{FZ} + \sum \emptyset \text{Emissionen}] * [0.725 - (i - 2024) * 0.043]$$

d) Für das Jahr 2028:

$$\text{Cap}_i = [\sum \emptyset \text{FZ} + \sum \emptyset \text{Emissionen}] * [0.593 - (i - 2027) * 0.044]$$

e) Für die Jahre 2029 und 2030:

$$\text{Cap}_i = [\sum \emptyset \text{FZ} + \sum \emptyset \text{Emissionen}] * [0.591 - (i - 2027) * 0.044]$$

Begründung:

Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für teilnahmepflichtige Anlagen (**Anhang 8, Ziff. 1**) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir fordern hier eine weniger drastische Reduktion, sondern eine gleichmässige - jedoch nicht weniger ambitionierte - Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030. Durch diese geglättete Abnahme der Allokationen wird

eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden, jedoch trotzdem die Stellschraube spürbar angezogen, um CO₂-Emissionen zu verringern. Dank dieses Modells können die EHS-Teilnehmer weiterhin wichtige Investitionen in Dekarbonisierungsmaßnahmen parallel tätigen und die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten wird ebenfalls verringert.

Im Allgemeinen sind die in Anhang 8 aufgeführten Formeln nur schwer verständlich und es ist nicht klar ersichtlich, um wieviel Prozent die jährlich berechnete Gesamtmenge der Allokation im EHS reduziert wird. Aus diesem Grund erachten wir es als zielführend, wenn eine zusätzliche Darstellung der geplanten prozentualen Reduktion des Absenkpfeils (-X%) hinzugefügt würde.

Neu Anhang 9 Art. 4:

Wir schlagen vor, die Berechnungsformeln für die kostenlose Zuteilung enthalten in Anhang 9 an die europäische Formel anzupassen und CBAM für die Sektoren, welche diesen beantragen, einzuführen. Dadurch wäre eine vollständige Kompatibilität der beiden EHS Schweiz und EU gewährleistet und es gäbe keine Nachteile für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Unternehmen.

Im Anhang 9, Artikel 4, sollte ein neuen Absatz 4.1bis hinzugefügt werden, für die Unternehmen, die zu den von der CBAM geschützten Sektoren gehören. Die Formel für die Berechnung der Zuteilung für solche Unternehmen soll die europäische Version entsprechen.

Die EU-Formel für die Berechnung der Zuteilung für solche Unternehmen lautet derzeit wie folgt:.....

$$\text{Zuteilung}_i = \text{BM} * \text{AR} * \text{AF}_i * \text{SKFi} * \text{CBAMF}$$

Zuteilung_i Zuteilung im Jahr i

BM: Benchmark

AR: Aktivitätsrate (auf den entsprechenden Benchmark bezogen)

AF_i: Anpassungsfaktor im Jahr i gemäss Anhang 9, Ziffer 3

SKFi: Sektorübergreifender Korrekturfaktor im Jahr i

CBAMF: CBAM Faktor

Begründung:

Um die Elektrifizierung industrieller Prozesse voranzutreiben und damit die Emissionen deutlich zu senken, müssen die Vorschriften über die Austauschbarkeit von Kraftstoffen und Elektrizität aufgehoben werden. Stark oder vollständig elektrifizierte Prozesse, die unter das EU-Emissionshandelssystem fallen, sollten von der kostenlosen Zuteilung in gleicher Weise profitieren wie Prozesse mit hohen direkten Emissionen. Daher sollte die Höhe der kostenlosen Zuteilung un[1]abhängig vom Anteil der direkten und indirekten Emissionen für Anlagen bestimmt werden, für die derselbe Benchmark gilt. Deswegen wird den Faktor (Edirekt / (Edirekt + Eindirekt)) von der Formel gelöscht

Für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen vielmals. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Handwritten signature of Stephan Sollberger in blue ink.

Stephan Sollberger
Präsident

Handwritten signature of Carla Hirschburger in blue ink.

Carla Hirschburger
Geschäftsführerin

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Sektion Klimapolitik
3003 Bern
Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

JardinSuisse
Carlo L. Vercelli
Bahnhofstrasse 94
5000 Aarau
T +41 44 388 53 11
c.vercelli@jardinsuisse.ch
jardinsuisse.ch

Aarau, 07. Oktober 2024

Stellungnahme zum Entwurf der CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband JardinSuisse umfasst als Unternehmerverband der Grünen Branche gegen 1800 Mitglieder. Sie stammen aus den Bereichen Produktion, Garten- und Landschaftsbau, Detailhandel sowie Baumschulen. Wir vertreten und fördern die gemeinsamen beruflichen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Verbandsmitglieder. Um die Marktbedürfnisse befriedigen zu können, produziert die Schweizer Zierpflanzenproduktion auch in Gewächshäusern, wobei einige Kulturen einen hohen Wärmebedarf aufweisen, was mit entsprechendem Energieeinsatz verbunden ist. Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu dürfen.

Die Branche nimmt die Herausforderung zur Bekämpfung des Klimawandels ernst. Mit der Energiestrategie von JardinSuisse soll jeder Gewächshausbetrieb bis 2030 80% seines Heizbedarfs für gedeckte Kulturen aus nicht fossilen Brennstoffen beziehen. Bis 2040 soll 100% der Heizenergie von solchen Energiequellen stammen (Spitzenlast bei Gewächshäusern inbegriffen). Der Verband unterstützt die Stossrichtung der CO₂-Verordnungsrevision, sieht jedoch auch Bedarf für Anpassungen.

Art. 66a Abs. 1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

Bst. a: eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG 17 abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder

Bst. b: eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

Art. 72d Nicht an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden:

a. Emissionsverminderungen, für die Bescheinigungen ausgestellt wurden, die gemäss Artikel 9 Absatz 7 zu melden sind;

b. Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe gewährt wurden.

Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down 2.5% pro Jahr ist, erübrigt sich die Zielvereinbarung.

Die meisten Betriebe haben bereits in den ersten beiden Verpflichtungsperioden ihre wirtschaftlichen Massnahmen umgesetzt. Um ein 25%-Ziel über 10 Jahre zu erreichen, ist eine Substitution des Wärmeerzeugers notwendig. Diese wird meist nur mit Förderungen umgesetzt. Nach Art. 72d Abs. a. und b. können subventionierte Massnahmen bzw. Massnahmen, welche mittels Kompensationsprogramm/-projekt finanziert werden, nicht dem Zielpfad angerechnet werden. Entsprechend müssen die Unternehmen zwischen Förderung und Zielerreichung entscheiden.

Antrag: Wir beantragen, dass die 2.5% Massnahmen Wirkung bzw. Treibhausgas-effizienzverbesserung pro Jahr auf 1% pro Jahr vermindert wird, oder Möglichkeiten vorgesehen werden, um Substitutionsmassnahmen (insb. Anschluss an Fernwärmeverbände) dem Zielpfad anzurechnen, auch wenn dafür Finanzhilfen vom Bund gewährt werden.

Art. 66a Abs. 3 Für die Festlegung des Treibhausgas-effizienzziels oder des Massnahmenziels werden alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu sechs Jahren berücksichtigt. Bei Infrastrukturmassnahmen, insbesondere bei Massnahmen an Gebäuden, an langlebigen Anlagen und an Anlagen, die auf mehrere Produkte oder Prozesse ausgerichtet sind, gilt eine Amortisationsdauer von bis zu 12 Jahren.

Dies ist eine markante Verschärfung gegenüber der bisherigen Verminderungsverpflichtung. Die Befreiung der CO₂-Abgabe war ursprünglich dazu da, um Schweizer Betriebe gegenüber dem Ausland nicht zu benachteiligen, damit sie weiterhin wettbewerbsfähig sind und Massnahmen mit wirtschaftlichem Potenzial umsetzen. Eine Verschärfung bewirkt, dass Massnahmen in die Massnahmenliste aufgenommen werden müssen, welche auf dem Papier zwar wirtschaftlich sind, jedoch in Wirklichkeit den Unternehmen keinen wirtschaftlichen Vorteil bringen.

Antrag: Wir beantragen, die Amortisationsdauer gleich wie bisher zu belassen.

Art. 68a Abs 2: Gemeinschaft für Verminderungsverpflichtung
1 Betreiber von Anlagen können sich für die Verminderungsverpflichtung zu einer Gemeinschaft zusammenschliessen, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 66 für jeden Standort einzeln erfüllt sind.
2 Die Zielvereinbarung der Gemeinschaft nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG19 muss alle Standorte der beteiligten Betreiber, jedoch höchstens 50 Standorte umfassen.

Emissionsgemeinschaften sind nur noch mit einer maximalen Grösse von 50 Betrieben zugelassen. Die Zahl 50 ist willkürlich und verhindert möglicherweise die Weiterführung von gut funktionierenden und die Bildung von neuen, sinnvollen Emissionsgemeinschaften.

Antrag: Wir beantragen, dass die Gruppengrösse nicht begrenzt wird. Dies hilft, den Aufwand für die Gruppenmonitorings in Grenzen zu halten. Der Verband JardinSuisse begrüsst es, dass die Möglichkeit der Abgabebefreiung für Gruppen weiterhin besteht.

Art. 72b Verifizierung des Dekarbonisierungsplans
Der Dekarbonisierungsplan muss von einer registrierten Beraterin oder einem registrierten Berater nach Artikel 9 der Klimaschutz-Verordnung, die am 01.01.2025 in Kraft treten wird.

Der Dekarbonisierungsfahrplan muss von registrierten Beratenden auf Kosten des Unternehmens verifiziert werden. Dies ist eine zusätzliche Hürde und mit zusätzlichen Mehrkosten für die Betriebe verbunden.

Antrag: Der Dekarbonisierungsfahrplan ist durch eine für die Erstellung von Zielvereinbarungen zertifizierte Beratende zu erstellen. So können Kosten gespart werden, da die Beratenden die Unternehmen bereits vom Monitoring her kennen.

Art.73 a Abs. 1 Bst. c: Ein Betreiber von Anlagen kann für einen Standort aus einer Verminderungsverpflichtung einer Gemeinschaft entlassen werden, wenn:
c. in den Anlagen für die Tätigkeit im Regelbetrieb keine fossilen Brennstoffe mehr energetisch genutzt werden;

Regelbetrieb ohne fossile Brennstoffe ist ein Austrittsgrund.

Antrag: Wir beantragen, folgende Möglichkeit zu prüfen: Kann bereits die Substitution von 70-80% des Gesamtenergiebedarfes durch fossilfreie Brennstoffe einen Austritt aus einer Emissionsgruppe ermöglichen? Eine 100%ige Abdeckung mit fossilfreien Energien ist bei Gewächshausbetrieben aufgrund grosser Lastspitzen am Morgen und insbesondere bei Kulturstart nach heutigem Stand in den wenigsten Fällen wirtschaftlich (gem. diversen Einzelstudien der Firma DM Energieberatung AG).

Erläuternder Bericht, Seite 35, Art. 73 a Entlassung eines Betreibers aus einer Verminderungsverpflichtung einer Gemeinschaft Die Verminderungsverpflichtung der Emissionsgemeinschaft dauert bis Ende 2040. Eine frühzeitige Entlassung eines einzelnen Standorts aus der Gemeinschaft ist nur möglich, wenn der Standort verkauft wurde und der neue Betreiber die Verminderungsverpflichtung nicht weiterführen will (Bst. a), ein Betreiber von Anlagen in Folge höherer Treibhausgasemissionen neu am EHS teilnehmen muss (Bst. b), wenn ein Betreiber am Standort im Regelbetrieb keine fossilen Brennstoffe mehr energetisch nutzt (Bst. c) oder die Voraussetzungen für eine Verminderungsverpflichtung neu nicht mehr erfüllt sind, bspw. da der Betreiber am Standort die Tätigkeit ändert (Bst. d). Wird am Ende der zehnjährigen Laufzeit der Zielvereinbarung für einen Standort keine neue erstellt, wird der Betreiber aus der Gemeinschaft entlassen. Die Verminderungsverpflichtung behält für die anderen Betreiber der Gemeinschaft seine Gültigkeit. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Betreiber für einen Standort innert drei Jahren keinen Dekarbonisierungsplan einreicht (Bst. e).

Soll die Verminderungsverpflichtung per Ende 2030 vorzeitig beendet werden (Art. 74c Abs. 1), gilt dies für die gesamte Gemeinschaft. Betreiber von Anlagen, deren Standorte Teil einer Gemeinschaft waren und nach Absatz 1 aus der Verminderungsverpflichtung ausgeschlossen wurden, werden CO₂-abgabepflichtig und können für diese Standorte bis 2040 keine Verminderungsverpflichtung mehr eingehen (Abs. 2).

Im erläuternden Bericht zur CO₂-Verordnung zu Art. 73a ist festgehalten, dass die Verminderungsverpflichtung per Ende 2030 nur als gesamte Emissionsgemeinschaft beendet werden und danach kein Betrieb eine neue Verminderungsverpflichtung eingehen kann.

Antrag: Wir beantragen, dass die Betriebe im Jahr 2030 die Möglichkeit haben, einzeln aus der Verminderungsverpflichtung auszusteigen und dass nicht die gesamte Emissionsgemeinschaft die Verminderungsverpflichtung aufgeben muss.

Seit Jahren ist ein Rückgang der Anzahl Gärtnereibetriebe in der Schweiz festzustellen. Der Verband JardinSuisse schätzt es, dass es eine Möglichkeit zur Abgabebefreiung gibt, um sicherzustellen, dass Gärtnereibetriebe in der Schweiz eine Zukunft haben. Wir danken Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Freundliche Grüsse



Olivier Mark
Präsident



Carlo L. Vercelli
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, den 11. September 2024

Vernehmlassung Revision CO2-Verordnung (infolge Revision CO2-Gesetz)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die kantonale Energiedirektorenkonferenz eingeladen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO2-Verordnung) Stellung zu nehmen. Die vorliegende Stellungnahme wurde unter Mitwirkung der kantonalen Energiefachstellen (EnFK) erstellt und durch den Vorstand der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren verabschiedet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt.

I. Allgemeine Bemerkungen:

Die vorliegende Revision enthält für die Kantone diverse relevante Bestimmungen, insbesondere im Bereich Vollzug, auf welche wir uns in der Stellungnahme primär beziehen. Damit der Vollzug effizient abwickeln werden kann, schlagen wir diverse Anpassungen vor. Davon betroffen sind folgende Punkte:

- Vereinfachen der Angaben zu den im **GWR** einzutragenden **Daten** bei Wärmeerzeugungsanlagen;
- Klären des **Zusammenwirkens** der **Instrumente** (Verminderungsverpflichtung/Förderung) im Bereich **Grossverbraucher** (Bund/Kantone);
- **Umsetzen** der Berücksichtigung der CO2-Bilanz von eingesetzten Baumaterialien im Gebäudeprogramm mit der anstehenden **Revision** des **Harmonisierten Fördermodells**;
- Früher **Einbezug** der Kantone bei der Festlegung der Berücksichtigung der CO2-Bilanz von eingesetzten **Baumaterialien** im Gebäudeprogramm;
- **Vermeidung** von **Doppelförderung** in den Bereichen Information und Beratung sowie Aus- und Weiterbildung;
- Definition einer **Übergangsbestimmung** zur Förderung von Unternehmen im Rahmen des Gebäudeprogramms, welche keine Verminderungsvereinbarung eingehen wollen.

II. Stellungnahme zu energierelevanten Bestimmungen der Revision der CO2-Verordnung

Abs.	Inhalt	Einschätzung / Anträge inkl. Begründung
Inlandanteil und Richtwerte für die Emissionsverminderung in einzelnen Sektoren		
Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren (gem. Art. 3 Abs. 1 CO2-G)		
	<p><i>In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:</i></p> <p><i>a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;</i></p>	Zustimmung
Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen (gemäss Art. 9 Abs. 3 CO2-G)		
	<p><i>Die wesentlichen Angaben nach Artikel 9 Absatz 3 des CO2-Gesetzes zu Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser bei Neubauten und bei deren Ersatz in Altbauten sind:</i></p> <p><i>a. Energieträger der Wärmeerzeugungsanlage;</i></p> <p><i>b. Nennleistung der Wärmeerzeugungsanlage oder des Fernwärmeanschlusses;</i></p> <p><i>c. Heizwärmebedarf (Q_h);</i></p> <p><i>d. Datum des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;</i></p> <p><i>e. Datum des Eintrags in das GWR;</i></p> <p><i>f. bei Bezug von Fernwärme: Gebäudeidentifikator (EGID) des Gebäudes, in dem sich das Hauptwärmeerzeugungssystem oder der Wärmelieferant befindet.</i></p>	<p>Anträge:</p> <p>Bst. c: Als Quellangabe muss «Schätzung o.ä.» im GWR wählbar sein, andernfalls ist diese Angabe zu streichen, respektive als fakultativer Eintrag zu kennzeichnen.</p> <p>Bst. d ist wie folgt zu ändern:</p> <p>Datum Inbetriebnahmejahr des Ersatzes der Wärmeerzeugungsanlage;</p> <p>Bst. f: Die Aufnahme dieser Bestimmung wird explizit unterstützt und bildet eine wichtige Grundlage zur Verbesserung im Bereich der Fernwärmenetze.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bst. c: Der Heizwärmebedarf wird beim Ersatz des Wärmeerzeugers i.d.R. aufgrund von Verbrauchsdaten (üblicherweise der letzten drei Jahre) ermittelt und beinhaltet oft auch den Anteil für die Warmwasseraufbereitung. Der Anteil Warmwasser müsste für die Ermittlung eines bestenfalls geschätzten Heizwärmebedarfs abgezogen werden. Eine Berechnung des Heizwärmebedarfs gemäss Norm SIA 380/1 ist beim Wärmeerzeugersersatz unüblich, nicht notwendig und kann somit nicht als zwingende Eingabe gefordert werden.</p> <p>Bst. d: Es ist keine Genauigkeit gefordert, welche nicht notwendig ist. Das Inbetriebnahmejahr des Ersatzes bietet genügend Genauigkeit und ist bekannt, was beim Datum oft nicht der Fall sein wird;</p> <p>Bst. f: Heute können nur die Wärmeabnehmer eingetragen werden, ohne den Lieferanten angeben zu können. Das Schliessen dieser Lücke kann mit der Ergänzung angegangen werden.</p>

Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

Art. 66 Voraussetzungen (gemäss Art. 31 Abs. 1 CO2-G)

3.	<p><i>Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.</i></p>	<p>Antrag: Art. 66 Abs. 3 wird explizit unterstützt, sollte jedoch wie folgt präzisiert werden: <i>Die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude oder für Teile von Gebäuden mit Wohnnutzung gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.</i></p> <p>Begründung: Die Befreiung soll auch bei Gebäuden mit Mischnutzungen o.ä. nur auf jenen Teil anwendbar sein, welcher einer wirtschaftlichen Tätigkeit dient oder für eine klar definierte öffentlich-rechtliche Tätigkeit verwendet wird.</p>
5.	<p><i>Eine Verminderungsverpflichtung kann eingegangen werden, wenn die Anlagen für eine der folgenden öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten verwendet werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a. Betrieb von Bädern;</i> <i>b. Betrieb von Kunsteisbahnen;</i> <i>c. Betrieb von dampfbetriebenen Lokomotiven und Schiffen;</i> <i>d. Betrieb von Spitälern, Alters- und Pflegeheimen;</i> <i>e. Herstellung von fossil erzeugter Wärme oder Kälte, die in regionale Fernwärme- und Fernkältenetze eingespeist oder von Betreibern von Anlagen nach Absatz 1 verwendet wird; ausgenommen davon ist die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude.</i> 	<p>Hinweise:</p> <p>Zu Bst. d.: Alters- und Pflegeheime beinhalten oft Gebäudebereiche, welche dem altersgerechten Wohnen dienen. Wir gehen davon aus, dass unter Berücksichtigung von Abs. 3 für diese Teile von Wohnbauten keine Verminderungsverpflichtung eingegangen werden kann.</p> <p>Zu Bst. e: Es kann davon ausgegangen werden, dass regionale Fernwärmenetze überwiegend Wärme für Wohnbauten und nicht für Prozesswärme oder anderweitige wirtschaftliche Tätigkeiten erzeugen. Somit wird die Mindestgrenze von 60 Prozent, welche nötig ist, um eine Vereinbarung zur Verminderungsverpflichtung einzugehen, i.d.R. selten eingehalten.</p>

Gesuch um Festlegung einer Verminderungsverpflichtung

Art. 69

1.	<p><i>Das Gesuch muss enthalten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>f. die Eidgenössischen Gebäude-Identifikator Nummern (EGID-Nummern);</i> 	Zustimmung
----	--	------------

Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung (gem. Art. 46 EnG)

1.	<p><i>Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:</i></p>	Antrag:
----	---	----------------

<p>a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder</p> <p>b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).</p>	<p>Es ist an geeigneter Stelle das Zusammenwirken mit den kantonalen Energievorschriften im Sinne von Art. 46 EnG festzuhalten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Weder im Verordnungstext noch in den Erwägungen wird auf das Zusammenwirken mit den kantonalen Grossverbraucherbestimmungen, die aufgrund von Art. 46 des Energiegesetzes (EnG, SR 730.0) erlassen wurden, eingegangen. Weder eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel noch eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel befreit von der Einhaltung allfälliger kantonaler Vorschriften, insbesondere Vorgaben betreffend den Einsatz erneuerbarer Energien bei einem Wärmeerzeugersersatz.</p>
<p>Globalbeiträge zur langfristigen Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden Art. 104 Einleitungssatz (gem. Art. 34 Abs. 2 CO2-G)</p>	
<p>1. Der Bund gewährt den Kantonen Globalbeiträge nach Artikel 34 Absatz 2 des CO2-Gesetzes für die Förderung von Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr, unter Berücksichtigung der CO2-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien, wenn:</p>	<p>Antrag:</p> <p>Die Berücksichtigung der CO2-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien muss pragmatisch umgesetzt werden, weshalb wir den frühen Einbezug der Kantone bei der Ausgestaltung dieser Ergänzung fordern. Daher schlagen wir vor, diese Anpassungen zusammen mit der Revision des Harmonisierten Fördermodells umzusetzen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei Effizienzmassnahmen an der Gebäudehülle von bestehenden Bauten verbessern primär Erhöhungen der Wärmedurchlasswiderstände bei den Aussenbauteilen die betrieblichen CO2-Emissionen. Die Berücksichtigung des Dämm-Materials reduziert die CO2-Einsparungen bei zuvor ungenügend gedämmten Bauten nur geringfügig. Daher ist das Anliegen einfach für alle Beteiligten (Bauträger, Baubranche, Vollzug) und nicht rein wissenschaftlich umzusetzen. Sinnvollerweise werden diese Anpassungen mit der anstehenden Revision des Harmonisierten Fördermodells umgesetzt. Die Arbeiten dazu werden nächstes Jahr ausgelöst und durch das BFE und die EnDK begleitet und finanziert.</p>
<p>2. Er gewährt keine Globalbeiträge insbesondere für Massnahmen:</p> <p>c. die bereits anderweitig durch den Bund oder eine private Organisation im Klimabereich unterstützt werden, wenn damit keine zusätzliche Emissionsverminderung erzielt wird.</p>	<p>Antrag:</p> <p>Art. 104 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen:</p> <p>Bund und private Organisationen erteilen gegenüber den Kantonen Auskunft, für welche Gebäude (Angabe der EGID) welche Massnahmen unterstützt wurden.</p>

		<p>Begründung: Diese Angaben dienen der Vereinfachung des Vollzugs des Gebäudeprogramms sowie der Verhinderung von Doppelförderung.</p>
<p>Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung</p>		
<p>Art. 112 Förderberechtigung (gem. Art. 34a Abs. 1 Bst. a und b)</p>		
1.	<p>Für Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung (Art. 34a Abs. 1 Bst. a des CO2-Gesetzes) können Beiträge für die Prospektion und die Erschliessung von Geothermie-Reservoirien gewährt werden, wenn die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12 erfüllen.</p>	Zustimmung
2.	<p>Für Projekte zur Erschliessung indirekt für die Wärmebereitstellung nutzbarer hydrothermalen Ressourcen (Art. 34a Abs. 1 Bst. b des CO2-Gesetzes) kann ein Beitrag gewährt werden, wenn sich eine direkte Nutzung nach einer ersten Explorationsbohrung als nicht möglich erweist und die Projekte die Anforderungen gemäss Anhang 12a erfüllen.</p>	Zustimmung
<p>Art. 128 Förderung</p>		
1.	<p>Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes.</p>	<p>Antrag: Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden. Dadurch soll eine Doppelsubventionierung vermieden und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden.</p> <p>Begründung: Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art.48 (Aus- und Weiterbildung) EnG zur Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.</p>
<p>Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit</p>		
<p>Art. 129 Information durch das BAFU</p>		
1.	<p>Das BAFU informiert die Öffentlichkeit und berät Behörden, Unternehmen und Private über: a. die Folgen des Klimawandels;</p>	<p>Antrag:</p>

	<p>b. die Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen oder zur Erhöhung der Senkenleistung;</p> <p>c. die Massnahmen zur Bewältigung der Folgen der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre.</p>	<p>Die Abgrenzung dieser Förderung zu den indirekten Massnahmen des Gebäudeprogramms muss präzisiert werden. Dadurch soll eine Doppelsubventionierung vermieden und die Klarheit der Programme gegenüber den förderfähigen Akteuren gewährleistet werden.</p> <p>Begründung: Die Kantone fördern indirekte Massnahmen nach Art. 47 (Information und Beratung) EnG zur Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr.</p>
<p>Übergangsbestimmungen zur Änderung von xx.yy.2025 Art. 146ab Gesuch zur Verminderungsverpflichtung 2025 (gem. Art. 31 -CO2-G)</p>		
	<p><i>Betreiber von Anlagen, die nach Artikel 31 des CO2-Gesetzes eine Verminderungsverpflichtung ab 1. Januar 2025 eingehen wollen, müssen das Gesuch bis zum 1. September 2025 einreichen. Dabei sind abweichend von Artikel 69 Absatz 2 Buchstabe d Angaben über die Treibhausgasemissionen der Jahre 2022 und 2023 zu machen.</i></p>	<p>Antrag: In den Übergangsbestimmungen ist eine Formulierung aufzunehmen, welche definiert, wie mit Fördergesuchen im Rahmen des Gebäudeprogramms von Betreibern von Anlagen mit oder ohne Verminderungsverpflichtung umzugehen ist, solange unklar ist, für welche dieser Anlagenbetreiber ein Abschluss für eine Verminderungsvereinbarung zustande kommt.</p> <p>Begründung: Die Übergangsphase, in welcher es den Kantonen und ihren Vollzugsstellen unmöglich ist die Fördergesuche abschliessend zu beurteilen, dauert zwei Jahre, respektive bis spätestens am 31.12.2026 (gem. Art. 146ac Abs. 2). Es darf nicht sein, dass Unternehmen, welche keine Verminderungsverpflichtung eingehen wollen, in diesen zwei Jahren «benachteiligt» werden, respektive von der Förderung ausgeschlossen werden müssen. Gemäss aktueller Regelung könnten diese Unternehmen erst ab dem 1.1.2027 wieder mit einer Beurteilung allfälliger Gesuche und mit Förderbescheiden rechnen.</p>

Wir bedanken uns für die Kenntnissnahme unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Staatsrat Roberto Schmidt
 Präsident EnDK



Véronique Bittner-Priesz
 Generalsekretärin EnDK



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat A. Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 11. Oktober 2024 / SB

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Juni 2024 haben Sie die Vernehmlassung über die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 eröffnet. Gerne erlauben wir uns im Zusammenhang mit der in die Vernehmlassung gesandten CO₂-Verordnung einige Bemerkungen anzubringen.

Für die schweizerische Wertschöpfungskette Wald und Holz, welche sich unter dem Dach der Lignum vereinigt, ist die Lösungsfindung zur Reduktion der Treibhausgase von grosser Bedeutung.

CO₂-Verordnung

Art. 3 Die genannten Richtwerte für die zulässigen Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 sind aus unserer Sicht zentral, um das Ziel von netto Null bis 2050 gem. Klima- und Innovationsgesetz KIG zu erreichen. Von den Sektorzielen sind unsere Branchen namentlich von a. Sektor Gebäude (höchstens 50%) und von c. Sektor Industrie (höchstens 65%) betroffen.

In diesem Kontext braucht es aus unserer Sicht auf Verordnungsstufe schon an dieser Stelle eine explizite Nennung der in den Gebäuden steckenden grauen Energie und deren Präzisierung. Denn es braucht rasch Anreize zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Baustoffen auf das Klima und die Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus und nicht nur Lebenszyklusphase «Betrieb».

Aus diesem Grund hat das Parlament im Rahmen der Beratung in Art. 34 des CO₂-Gesetzes die Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien aufgenommen.

Antrag: Ergänzung von Art. 3 a. wie folgt: «im Sektor Gebäude unter Berücksichtigung auch der in den Materialien von Gebäuden enthaltenen CO₂-Emissionen: höchstens 50 Prozent;»

Art. 5 Abs. 1 c. Die Ergänzung, wonach die Emissionsverminderung resp. Erhöhung der Senkenleistung nicht nur nachweisbar und quantifizierbar, sondern neu auch mittels Messungen bestätigt werden muss, geht aus unserer Sicht zu weit. Eine Verminderung von Treibhausgasen direkt *und messbar* einer Massnahme zuzuordnen zu können dürfte oftmals wohl kaum umsetzbar sein. Das könnte es wichtigen und klimawirksamen Massnahmen zum Vorherein verunmöglichen, für die Ausstellung von Bescheinigungen in Frage zu kommen.

Antrag: An der bisherigen Formulierung festhalten und auf die Anforderung an die Messbarkeit verzichten.

Art. 6 Abs. 2 n. Die in Ziff. 3 aufgenommene Formulierung, wonach bei Projekten und Programmen im Ausland eine Konsultation bei den betroffenen Interessengruppen vorzunehmen ist, begrüssen wir.

Antrag: Gemäss Entwurf übernehmen.

Art. 16 In Analogie zum Antrag zu Art. 3 und mit Bezug auf die Ergänzung in Art. 104 Abs. 1 (neu) ist hier eine Ergänzung anzubringen, wonach zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden auch die Berücksichtigung der in den Materialien steckenden Emissionen zu zählen ist.

Antrag: Ergänzung von Abs. 1 wie folgt: «Die Kantone erstatten dem BAFU regelmässig Bericht über ihre technischen Massnahmen sowie die zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden, wozu auch die CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien zählt.»

Art. 104 Abs. 1 Dass bei der Förderung zur Verminderung von CO₂-Emissionen bei Gebäuden die CO₂-Bilanz der eingesetzten Materialien zu berücksichtigen ist, entspricht der vom Parlament vorgenommenen Ergänzung von Art. 34 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes. Allerdings greift die hier im Verordnungsentwurf enthaltene Formulierung aus unserer Sicht mit den unveränderten lit. a-c zu kurz. Nach wie vor fokussiert dieser Artikel auf die CO₂-Verminderung beim Betrieb von Gebäuden. Es bedarf deshalb einer Ergänzung, wonach eine CO₂-arme Bauweise sowie klimaschonende, wie insbesondere nachwachsende, Baumaterialien mit Blick auf die Fördermassnahmen erwähnt werden. Art. 34 Abs. 3 CO₂-Gesetz weist denn auch die Regelung der Einzelheiten hierzu dem Bundesrat zu, weshalb wir die hier vorliegende Ausführungsbestimmung als den richtigen Ort betrachten.

Antrag: Ergänzung von Abs. 1 b. wie folgt: «mit den Massnahmen wirksam CO₂-Emissionen vermindert werden, einschliesslich klima- und ressourcenschonender Bauweisen und -materialien sowie Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr; und»

Art. 128 Art. 128 begrüssen wir explizit. Es ist wichtig, dass Weiterbildung vorangetrieben, die Öffentlichkeit informiert und beraten wird. Hier besteht an verschiedenen Orten und gerade auch bei privaten Organisationen und Branchenverbänden grosses Fachwissen sowie die notwendigen, zielgruppengerechten Kommunikationskanäle, weshalb sie einzubinden sind.

Antrag: Gemäss Entwurf übernehmen.

Anhang 2a, 1.m. Dem Einsatz von Pflanzkohle zur Emissionsverminderung von Baumaterialien stehen wir grundsätzlich kritisch gegenüber. Die Sequestrierungsleistung des Waldes sowie die Speicherleistung von stofflich genutztem Holz muss gegenüber eingebundener Pflanzkohle zwingend Vorrang haben. Zu gross ist nach unserer Ansicht andernfalls die Gefahr, dass Fehlanreize geschaffen werden. Im schlechtesten Fall ist der Anreiz grösser, Holz für die Schaffung von Pflanzkohle in einen Verbrennungsprozess zu geben, damit es sodann in CO₂-intensiven Baumaterialien eingebunden werden kann, als direkt von der Sequestrierungs- und Speicherleistung von Wald und Holz zu profitieren. Dies gilt es unbedingt zu vermeiden. Dies sollte unseres Erachtens klar gestellt werden, weil wir befürchten, dass die Begrifflichkeit «nachhaltige Produktion von Pflanzkohle» nicht ausreicht, um obgenannte Problematik auszuräumen.



Antrag: Ergänzung von Abs. 1. m. wie folgt: «den Einsatz von Pflanzenkohle; ausgenommen ist die Verwendung in Baumaterial, sofern die Pflanzenkohle ein Neben- oder Abfallprodukt darstellt und eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle sowie eine ökologisch verträgliche Behandlung von Bauabfällen sichergestellt ist.»

Anhang 3, h. 2. Vgl. auch die Bemerkung zu Anhang 2a, 1.m. Um die erwähnten Fehlanreize zu vermeiden, genügt der Verweis auf eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle aus unserer Sicht nicht.

Antrag: Ergänzung von Abs. h. 2. wie folgt: «Baumaterial, sofern die Pflanzenkohle ein Neben- oder Abfallprodukt darstellt und eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle sichergestellt ist.»

Für Ihr Interesse und die Berücksichtigung unserer Anträge danken wir bestens und freuen uns auf einen künftigen Austausch und Einbezug.

Beste Grüsse

Lignum
Holzwirtschaft Schweiz

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stark'.

Ständerat Jakob Stark, Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Burlet'.

Sandra Burlet, Direktorin

Basel, 16.10.2024

Stellungnahme von Pro Natura zur CO2-Verordnung und Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

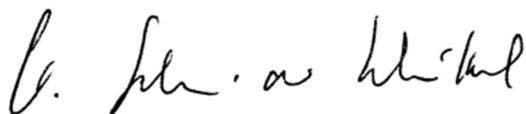
Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,
sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament klar ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung umfassend ausnützt. Wir schlagen darum verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten vor und bitten Sie, diese im Sinne unserer nationalen Zielerreichung beim Klimaschutz in die Vorlage zu übernehmen.

Für unsere Eingabe haben wir uns mit der Klimaallianz abgestimmt und tragen dieselben Forderungen mit.

Mit freundlichen Grüssen



Ursula Schneider Schüttel
Präsidentin



Urs Leugger-Eggimann
Geschäftsleiter



1. Generelle Punkte

1.1 Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht dazu dienen, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Das setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik geleistet und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden auch die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Parallel dazu erfüllen wir die Gesamtziele aber bei weitem nicht. Wir machen darum nachfolgend entsprechende Verbesserungsvorschläge.

1.2 Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit auszuweisen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

1.3 Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl allein wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine



Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Co-Unterstützer gibt (z.B. Kantone). Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger, als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

1.4 Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Auch wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

1.5 Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

2. Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder nur eine solche, welche nicht kompatibel ist mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte



diesen Mispstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade, weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topografie bei der Neuwagenflottenzielregulierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sind, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3,5-mal mehr CO₂ aus als deklariert¹. Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT. Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV: 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

3. Chronologische Kommentare

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

¹ [First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1)



Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft zwingend explizit genannt werden.
Ebenfalls soll der bisherige Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag:

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;
- d. im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag:

Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.

Art. 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die



bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selbst damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertieften Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selbst einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem Gold Standard-Bericht "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von policies des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag:

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,



7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag:

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargestellt wird.....

Art. 5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit z.B. versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (z.B. Elektromotoren in Kombination mit PV-Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze. Die Begründung des Mehraufwands für Projektentwicklung und – monitoring scheint nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag:

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;



Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag:

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.
4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen
5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag:

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris



Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag:

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art. 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetztext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei Mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierten Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um wesentliche Faktoren über jenen der Economy-Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als Ein- bis Dreifache des CO₂ allein geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag:

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.



Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteingerechnet wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art. 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art. 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe hauptsächlich für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art. 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030



Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil schlägt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige, ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe EU-Richtlinie 2024/1610). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für die Inverkehrsetzung von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.



Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSWA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag:

ganzen Artikel 26c streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f).

Änderungsantrag:

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag:

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:

Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung



Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen², womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag:

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

Art. 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag:

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so

² Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.



muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe die tatsächlichen Treibhausgasemissionen null.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Up-front-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag:

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen ~~nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den



Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Händen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde insgesamt knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag:

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 20 ~~12~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 35 ~~25~~ Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 50 ~~30~~ Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 65 ~~35~~ Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 80 ~~40~~ Prozent;



- e. für das Jahr 2029: 85 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 90 50 Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt, wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neu beurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen,



wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpferischen Motiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt eine Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag:

Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag:

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag:

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert



haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag:

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im



Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben. Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag:

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages in der Schweiz ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag:

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.



9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag:

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948³¹ ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken, bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag:

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft



Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

~~e Wertschöpfung und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art. 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Auserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1



Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag:

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichem Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.³ Der Konkretisierung und

³ *“Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”*

<https://www.finma.ch/de/~ /media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post->



Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht, S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgedeckten Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung

[evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE](https://www.pro-natura.ch/evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE)



ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag:

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO2-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag:

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~



Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag:

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. ~~Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien oder Information und Beratung;~~

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S,7. des erläuternden Berichts vollkommen, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumenten. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...



Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente dazu zu finden und unter ebenso die anzuwenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag:

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~



~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag:

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von nun~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als



mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~



Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

1. Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinieren etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

2. Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese



Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag:

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft mindestens~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag:

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft mindestens ~~höchstens~~ 25 Prozent weniger ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und

...



Public Affairs und Regulation · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
3003 Bern

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz Stellung nehmen zu können.

Das CO₂-Gesetz stellt für die SBB eine entscheidende und zukunftsweisende Weiche in den Bereichen des internationalen Personenverkehrs (IPV) und des Klimas dar. Die SBB nimmt den Entscheid des Bundesrats zur Kenntnis, im Rahmen der Aufgaben- und Subventionsprüfung auf die Förderung des internationalen Personenschienenverkehrs zu verzichten. Die SBB ist nach wie vor bereit, neue Nachtzugverbindungen wie bspw. nach Barcelona und Rom anzubieten, um den Bedürfnissen der Kund:innen nach vermehrten internationalen Destinationen gerecht zu werden. Mit dem Ausbau der internationalen Verbindungen möchte die SBB zudem einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen leisten. Sofern per Q2 2025 keine Entscheide zu den geplanten Gesuchen vorliegen, wird dies zu Verzögerungen bei der Einführung von neuen internationalen Angeboten führen. Ohne Förderung wird die SBB die Verbindungen nach Rom und Barcelona nicht anbieten können.

Nachfolgend finden Sie unsere Ausführungen zu den Bestimmungen in den Bereichen internationaler Personenverkehr und Klima.

Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene

Allgemeine Bemerkungen

Wir stellen fest, dass der erläuternde Bericht viele wichtige Konkretisierungen und Ausführungen enthält, die in der Verordnung fehlen. Damit die SBB ihren Auftrag im Bereich des IPV erfüllen kann, braucht sie klare Angaben, insbesondere zu den Förderkriterien sowie zu den Fristen für die Einreichung der Gesuche und der Zuschlagsbekanntgabe. Diese Angaben sind für die Planungs- und Investitionssicherheit sowie für die fristgerechte und konforme Einreichung der Gesuche unerlässlich.

In diesem Zusammenhang regt die SBB an, insbesondere in Bezug auf Art. 58 ff, einen Abgleich zwischen Bericht und Verordnung vorzunehmen und die Verordnung entsprechend zu ergänzen bzw. zu konkretisieren.

Im Folgenden legen wir unsere Anträge zu den einzelnen Bestimmungen dar:

Erläuternder Bericht, Seite 8: ARPV

Gemäss Bericht soll die finanzielle Förderung des IPV in der ARPV geregelt werden. Die ARPV regelt heute den bestellten regionalen Personenverkehr. Der IPV hingegen, wird weder bestellt, noch erfasst dieser den Regionalverkehr. Dieser Umstand ist zum einen systematisch verwirlich, zum anderen kann sich aus dem Standort der Regelung Rechtsunsicherheit ergeben. So stellt sich die Frage, ob Regelungen aus der bestehenden ARPV, bspw. die Rechnungslegung in Art. 29 ARPV, zur Anwendung kommen.

Antrag Wir beantragen eine Klarstellung, dass keine anderen Regelungen aus der ARPV auf die Förderung des IPV zur Anwendung kommen.

Art. 58b Abs. 2 Bst d Prioritäten bei der Förderung

Gemäss Art. 58b Abs. 2 Bst.d können, sofern zusätzliche Fördermittel zur Verfügung stehen, auch Investitionen, die überwiegend dem grenzüberschreitenden Personenverkehr dienen, gefördert werden. Aus der Verordnung und dem erläuternden Bericht ist jedoch nicht ersichtlich, wie diese bewertet werden können, wenn keine direkte PKM-Steigerung ausgewiesen werden kann (bspw. im Bereich Vertrieb). Die Verordnung gibt ebenfalls keine Auskunft, wie Investitionen bewertet werden können, deren Nutzen aufgrund des Vorlaufes erst lange nach der Investition eintritt.

Antrag Wir beantragen eine Klarstellung des aufgeführten Sachverhalts.

Art 58c Abs.2

Der Ausschluss von Grenzbahnhöfen, deren Verkehr nicht im überwiegenden Interesse der Schweiz liegt, ist grundsätzlich zu begrüssen. Allerdings sollte die Voraussetzung, wonach die Verbindung im überwiegenden Interesse der Schweiz liegen muss, für alle Sachverhalte gelten, nicht nur für Grenzbahnhöfe.

Antrag Wir beantragen, Art. 58c Abs. 2 folgendermassen zu ändern (unterstrichen):

~~2 Angebote, die an einem Grenzbahnhof in der Schweiz starten oder enden, werden nur gefördert, wenn sie im überwiegenden Interesse der Schweiz liegen. Es werden nur Angebote gefördert, die im überwiegenden Interesse der Schweiz liegen.~~

Art. 58d Angebotskonzepte

Gemäss Art. 58b können unter bestimmten Voraussetzungen auch Investitionen gefördert werden. Die SBB regt an, Art. 58d entsprechend mit dem Begriff «Investitionen» zu ergänzen, um diesen Sachverhalt klar darzustellen.

Damit Angebote rechtzeitig umgesetzt werden können, muss das Rollmaterial frühzeitig beschafft werden. Gemäss dem erläuternden Bericht wird dem Transportunternehmen die Förderung zugesichert, wenn für eine Verbindung kein konkurrenzierendes Angebot eingereicht wurde und absehbar ist, dass die vorhandenen finanziellen Mittel für alle zu erwartenden Gesuchen ausreichend sind.

Um die Rechts- und Planungssicherheit für Transportunternehmen zu erhöhen, beantragt die SBB, die Verordnung um diese im erläuternden Bericht erwähnte Zusicherung zu ergänzen.

Ferner wünscht sich die SBB konkretere Zeitangaben in der Verordnung. Die Verordnung soll klare Angaben zur zeitlichen Abfolge der Gesuche machen und insbesondere folgende Fragen beantworten:

- Können Gesuche nur zu bestimmten Fristen oder auch laufend eingereicht werden?
- Wie ist die zeitliche Abfolge zwischen Angebotskonzepten und Gesuchen?
- Gibt es die Möglichkeit, bereits im Voraus Angebotskonzepte und Investitionsgesuche einzureichen, damit im Jahr 2025 bereits Verbesserungen erreicht werden?
- Wie stehen neue, effizientere Gesuche zu bereits genehmigten Gesuchen? Kann theoretisch ein Gesuch im Jahr 2025 gestellt werden und bis 2030 für jedes Jahr 30 Mio. bewilligt bekommen?

Antrag 1: Wir beantragen, Art. 58 d folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

Art. 58d Angebotskonzepte

1. Das BAV macht administrative Vorgaben für die Einreichung von Angebotskonzepten und Investitionen und veröffentlicht diese.
2. Die Unternehmen können dem BAV Konzepte für die zu fördernden Angebote und Investitionen einreichen.

3....

4. Liegen für eine Verbindung keine konkurrenzierenden Angebote vor, und ist absehbar, dass die vorhandenen finanziellen Mittel für alle zu erwartende Gesuche ausreichend sind, wird dem Unternehmen die Förderung zugesichert und das Unternehmen kann die nötigen Investitionen tätigen.

Antrag 2: Wir beantragen ferner, die Verordnung mit konkreten Zeitangaben und der Beantwortung der aufgelisteten Fragen zu präzisieren.

Anträge zu den Ausführungsbestimmungen im Bereich Klima

Art. 5 Abs. 2

Aus wissenschaftlicher Sicht ist eine Permanenz der Kohlenstoffbindung von mindestens 30 Jahren wesentlich zu kurz, um wirksame Negativemissionen zu generieren. Die Permanenz müsste bei mindestens 100 Jahren liegen, damit ein Effekt auf das Klima erzielt werden kann. Die SBB fürchtet, dass bei einer Umsetzung von Projekten mit einer Permanenz von lediglich 30 Jahren negative Publicity und damit ein Imageschaden für das Unternehmen, aber auch für die Schweiz an sich entstehen könnte.

Antrag Wir beantragen eine Neu Beurteilung der Frist von 30 Jahren auf Basis von fundierten wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Art. 127a Abs. 2 Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Die zunehmende Hitzebelastung wirkt sich nicht nur negativ auf den Gesundheitszustand von Personen aus, sondern auch auf Sachwerte in Form von Infrastruktur, Rollmaterial und Gebäuden. Mögliche negative Auswirkungen auf Sachwerte durch Hitzebelastung sind z.B. Schienenbrüche, Gleisverwerfungen, erhöhte Unterhaltsleistungen und früherer Ersatz von Anlagen infolge rascherer Abnutzung und erhöhter Kühlbedarf von Gebäuden und Rollmaterial.

Die zunehmend variierende und ansteigende Nullgradgrenze führt zu mehr Nass- und Gletschneelawinen. Dies wirkt sich, zusammen mit veränderten Starkniederschlagsmustern, auf die Hangstabilität aus, indem Rutschungen, Hangmuren, Murgängen nicht nur häufiger, sondern auch an bisher nicht betroffenen Orten auftreten. Die Wald- Energiewirtschaft ist v.a. auch in Kombination von Hitze und Trockenheit betroffen (z.B. Wald- und Böschungsbrände, eingeschränkte Energieproduktion, Wassernutzungskonflikte).

Antrag Wir beantragen, Art. 127 Abs. 2 folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

2. Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:
- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit und von Sachwerten durch die zunehmende Hitzebelastung,
 - b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen der ansteigenden Nullgradgrenze, von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern,
 - c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Starkniederschläge, Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss,
 - d. Schäden in der Land-, Wald und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Hitze- und Trockenheitsperioden.

Anhang 3 Ziff. h Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Gleisnahe Böschungen sind sehr trockene Standorte, die aufgrund der zunehmenden Hitzeperioden in Zukunft komplett austrocknen könnten. Dies würde zu einem Absterben des Bewuchses und damit zu einem weiteren Rückgang der Biodiversität führen.

Um diese Situation zu vermeiden und die Wasserrückhaltekapazität der nicht landwirtschaftlich genutzten Böden zu verbessern, plant die SBB, in Gleisnähe Biochar einzusetzen. Die Verwendung von Biochar würde dem Boden die Fähigkeit geben, während einem kurzen, starken Niederschlag (z.B. Gewitter) mehr Wasser aufzunehmen und zu speichern. Somit könnte der Boden in darauffolgenden Hitzeperioden länger Wasser für den Bewuchs bereitstellen und die Biodiversität besser erhalten. Ein weiterer Vorteil von Biochar ist dessen Fähigkeit, Negativemissionen zu generieren. Damit auch Biochar für die Anrechnung von Negativemissionen berücksichtigt werden kann, muss der Begriff „Bodenzusatzstoff“ in die Auflistung aufgenommen werden.

Antrag Wir beantragen, Anhang 3 Bst. h folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

h. den Einsatz von Pflanzenkohle; ausgenommen ist die Verwendung als:

...

2. Bodenzusatzstoff auf nicht landwirtschaftlich genutzten Flächen, um die Wasserrückhaltekapazität zu verbessern und somit die Resilienz der Böden während Hitzeperioden zu stärken

~~2.~~ 3. Baumaterial, sofern eine nachhaltige Produktion in der Pflanzenkohle sichergestellt ist;

Gebäudeprogramm

Gemäss Angaben im erläuternden Bericht soll künftig bei der Förderung im Rahmen des Gebäudeprogramms auch die CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien berücksichtigt werden. Das würde zu einer vermehrten Nutzung nachhaltiger Produktionsfaktoren beitragen. Weil gewisse Baustoffe zudem CO₂ speichern können, unterstützt diese Massnahme auch den Aufbau negativer Emissionen.

Die CO₂-Bilanzierung soll den Strompreis für die Nutzung nicht berücksichtigen, um eine klare Trennung zwischen Erstellung und Betrieb zu gewährleisten. Ein Beispiel dafür ist der Absenkpfad der SIA2040, der verlangt, dass wir als Bauherrschaft ein teureres Stromprodukt einkaufen müssten. Teure Stromprodukte sollen nicht für die Verbesserung von CO₂-Bilanzen verwendet werden. Dies würde nur zu hohen Kosten für Mieterinnen und Mieter führen und vor allem für die Verteilnetzbetreiber finanziell vorteilhaft sein.

Antrag Wir beantragen die Verordnung so zu ergänzen, dass lediglich Strom aus 100% erneuerbaren Energiequellen gefördert werden kann.

Entwurf IBTV

In Bezug auf die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen verweisen wir auf die Stellungnahme des SPIN-Verbands.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen Ihnen Herr Werner Ebert (für Fragen zum internationalen Personenverkehr) werner.ebert@sbb.ch und Frau Christina Meier (für Fragen zum Bereich Klima) christina.meier@sbb.ch zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Véronique Stephan
Mitglied der Konzernleitung
Leiterin Markt Personenverkehr



Luca Arnold
Leiter Regulation und Internationales

Kopie an:

- Gery Balmer, Stellvertretender Direktor, Leiter Abteilung Politik, BAV
- Guido Vasella, Leiter Direktionsstab bundesnahe Unternehmen, UVEK
- Reto Burkard, Vizedirektor, Leiter Direktionsbereich Klima, BAFU

sia

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
Herr Bundesrat Albert Rösti

Geht per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Jörg Dietrich
Verantwortlicher Klima / Energie
joerg.dietrich@sia.ch
+41 44 283 15 17

Zürich, 17. Oktober 2024

Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 / Stellungnahme des SIA

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz Stellung zu nehmen.

In seiner Stellungnahme vom 4. April 2022 hat der SIA die Dringlichkeit der Reduktion der CO2-Emissionen betont und dass die Massnahmen zur Reduktion der Emissionen im Ausland zusätzlich zu den Reduktionszielen im Inland erforderlichen sind und nicht als Kompensation zu Inlandsmassnahmen betrachtet werden sollten.

Die Vernehmlassungsunterlagen sind sehr umfangreich. Der SIA beschränkt sich deshalb bei seiner Stellungnahme auf wenige Punkte und schlägt folgende Anpassungen vor:

<p>Art 2a Inlandanteil Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO2-Gesetz erfolgt mindestens zu zwei Dritteln mit Massnahmen in der Schweiz.</p>	<p>Anpassung SIA Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO2-Gesetz erfolgt mindestens zu zwei Dritteln 75% mit Massnahmen in der Schweiz.</p>
<p>Begründung: Es ist wichtig, dass die Schweiz auch im Inland die Emissionen schnell reduziert und nicht wartet. Die Dekarbonisierung im Inland schafft Arbeitsplätze und fördert Innovationen. Ob die im Gesetz und der Verordnung geplanten Massnahmen reichen, um diesen höheren Inlandsanteil zu erreichen, ist nicht sicher. Vorgaben in anderen Ländern, welche die Lieferketten betrachten und die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand gemäss Art 10 des KIG sollten auch die Inlandsnachfragen nach CO2-armen Lieferketten erhöhen und zur Inlandszielerreichung beitragen.</p>	
<p>Art. 5 Abs 2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 30 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird. Eine geologische Speicherung kann zusätzlich zu Anhang 19 Ziffer 1.4 auch in einer Speicherstätte erfolgen, die im Rahmen eines multilateralen Abkommens von den Partnerstaaten anerkannt wurde.</p>	<p>Anpassung SIA Für Projekte und Programme, die permanent Kohlenstoff speichern werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer für mehrere Jahrhunderte, bis mindestens 30 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird. Eine geologische Speicherung kann zusätzlich zu Anhang 19 Ziffer 1.4 auch in einer Speicherstätte erfolgen, die im Rahmen eines multilateralen Abkommens von den Partnerstaaten anerkannt wurde. Für Projekte und Programme, die temporär Kohlenstoff speichern werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 eine temporäre Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 35 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.</p>
<p>Begründung: Das Entfernen von CO2 aus der Atmosphäre und die Speicherung von Kohlenstoff sind eine wichtige Massnahme zur Erreichung des Netto-Null-Ziels. Die nachhaltige Bewirtschaftung von Wäldern kann einen Beitrag leisten, auch die Nutzung von biogenen Materialien wie Stroh, Hanf und Holz in der Bauwirtschaft, womit auch der Kohlenstoffspeicher im Bauwerk Schweiz erhöht wird. Eine lange Nutzungsdauer der Bauwerke unterstützt den Speichereffekt. Im Idealfall sind die Baumaterialien so verbaut, dass sie bei einem Rückbau so ausgebaut werden können, dass diese bei einem Neubau wiederverwendet werden können und damit der Speicher erhalten bleibt. Wir empfehlen, eine Unterscheidung zwischen permanenten und temporären Senken einzuführen sowie zu definieren. Dabei ist darauf zu achten, dass eine differenzierte Diskussion und Abwägung hinsichtlich der Rolle von nachwachsenden Rohstoffen geführt wird (gesamthafte Gegenüberstellung der Öko-, respektive CO2-Bilanz über die vollständige Abbau- und Verarbeitungskette von nachwachsenden / fossilen Rohstoffen). Die EU führt in der «REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a Union certification framework for permanent carbon removals, carbon farming and carbon storage in products» eine Unterscheidung der Speicherung zwischen verschiedenen Typen ein:</p>	

- Permanent Carbon Removal
- Carbon Storage in long lasting Products
- Carbon Farming and soil Emission reductions

Für die Definition von «Permanent Carbon Removal» sagt die Regulation:

«Permanent carbon removals provide enough certainties on the very long-term **duration of several centuries**. Products with permanently chemically bound carbon have a very low or no risk of carbon release. 'permanent carbon removal' means any practice or process that, under normal circumstances and using appropriate management practices, captures and stores atmospheric or biogenic carbon for several centuries, including permanently chemically bound carbon in products, and which is not combined with Enhanced Hydrocarbon Recovery; 'permanently chemically bound carbon in products' means that the carbon does not enter the atmosphere under normal use, including any normal activity taking place after the end of life of the product, in accordance with Article 12(3b) of Directive 2003/87/EC;»

Es ist wichtig, dass die Definition von Permanenter C-Speicherung klar ist und nicht bei einer Projektdauer von 30 Jahren von Permanenz gesprochen wird. Für die Speicherung in Produkten sieht die EU eine zeitliche Beschränkung der Zertifikate von 35 Jahren vor. Idealerweise sollten die Definitionen in der CH auch mit der EU übereinstimmen.

Generell soll der Fokus bei den Kompensationsprojekten aber bei der tatsächlichen zusätzlichen Reduktion der CO₂-Emissionen liegen und nicht bei Senkenprojekten (permanent und temporär). Es ist zu überlegen, ob der Anteil der Bescheinigungen aus Senken (permanent und temporär) begrenzt werden soll. Im CO₂-Gesetz ab 2030 soll die Rolle von Senken genauer geklärt werden, so beispielsweise die Definition, Ziele und Betrachtungszeiträume für Emissionsreduktion und permanente / temporäre Senken.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Prof. Urs Rieder
Präsident Fachrat Energie



Jörg Dietrich
Fachverantwortlicher Klima / Energie SIA

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

16. Oktober 2024

Stellungnahme des Schweizer Tourismus-Verbandes Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu der Vorlage *Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024* Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit über 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für faire politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

1. Allgemeine Würdigung der Vorlage

Der STV begrüsst die vorgeschlagene Umsetzung des CO2-Gesetzes. Die Notwendigkeit von Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen, um die negativen Auswirkungen des Klimawandels auf Mensch und Umwelt zu begrenzen, ist unbestritten. Daher hat der STV die Anpassungen des CO2-Gesetzes für die Zeit nach 2024 stets unterstützt. Für den STV ist es entscheidend, dass die Massnahmen möglichst technologieoffen gestaltet sind und sich an internationalen Entwicklungen orientieren, um Wettbewerbsnachteile durch einen «Swiss Finish» zu vermeiden. Im Folgenden nimmt der STV zu einzelnen Massnahmen Stellung, die für den Tourismussektor besonders relevant sind.

2. Bemerkung zu einzelnen Massnahmen

2.1 Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Der Bund sieht vor, mit Finanzhilfen Massnahmen zu unterstützen, die dazu beitragen, Schäden an Gebäuden, Infrastrukturen, Objekten von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung oder Natur und Landschaft, die sich als Folge des Klimawandels ergeben, zu verhindern (Anpassungsmassnahmen). Der Tourismus und seine Infrastruktur ist in besonderem Masse von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Etwa der auftauende Permafrost oder aussergewöhnliche Wetterereignisse stellen den Tourismus vor grosse Herausforderungen und erfordern eine Anpassung des Angebots und der entsprechenden Infrastruktur. Der STV unterstützt deshalb die vom Bund in Aussicht gestellte Unterstützung für Klimawandelanpassungsmassnahmen gemäss Art. 127a und Art. 127b.

2.2 Förderung grenzüberschreitender Personenfernverkehr (Nachtzugförderung) (2.3.3)

Der STV unterstützt mit Nachdruck die Förderung des internationalen Personenfernverkehr auf der Schiene. Der STV ist überzeugt, dass mit einem Ausbau von neuen internationalen Fernverkehrsrelationen auf der Schiene (Tag wie Nacht) eine valable Alternative zu einem Teil des Flugverkehrs hergestellt werden kann. Damit kann der Tourismussektor einen wichtigen Teil zum Klimaschutz beitragen.

2.3 Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr (2.3.4)

Gemäss CO₂-Gesetz beteiligt sich der Bund zeitlich befristet bis Ende 2030 mittels A-Fonds-perdu-Beiträgen an den höheren Investitionskosten elektrisch angetriebener Busse und Schiffe. Der STV begrüsst diese Massnahme ausdrücklich. Im Umsetzungsvorschlag gilt es jedoch in Bezug auf die Unterstützung der konzessionierten Schifffahrt eine Anpassung vorzunehmen. Aufgrund der langen Lebensdauer werden Schiffe über einen sehr langen Zeithorizont abgeschrieben. Im Gegensatz zu Bussen werden Kursschiffe während ihrer Lebensdauer regelmässig mittels Investitionen instandgesetzt, womit die meisten Kursschiffe in den Bilanzen der einzelnen Schifffahrtsgesellschaften gar nie «vollständig abgeschrieben» sind. Es ist deshalb nicht zielführend, die Fördermittel nur für vollständig abgeschriebene Fahrzeuge zu leisten. Entsprechend sollte in Art. 129 Abs. 2 eine Ausnahme für Schiffe vorgesehen werden.

Art. 129 Abs. 2

Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen; **davon ausgenommen sind Schiffe.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Leiter Politik

Der STV zeigt sich enttäuscht über den Entscheid des Bundesrates vom 20. September 2024 die Kredite zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs sowie zur Elektrifizierung von Bussen und Schiffen zu sperren. Diese finanziellen Mittel wurden durch das Parlament im Rahmen der Beratung des CO₂-Gesetzes bewilligt. Die Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs spielte sowohl im Abstimmungskampf als auch in den parlamentarischen Beratungen zum KIG und zum CO₂-Gesetz eine zentrale Rolle. Darüber hinaus ist die Unterstützung der Elektrifizierung Teil eines Kompromisses zur Aufhebung der Mineralölsteuer-rückerstattung im öffentlichen Verkehr. Diese Fördermassnahmen sind sehr wichtig, damit der Tourismussektor seine Klimaziele erreichen kann. Der STV fordert den Bundesrat deshalb auf, die Entscheide von Volk und Parlament entsprechend umzusetzen und die genannten Kredite ab dem 1. Januar 2025 zu gewähren.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024: Stellungnahme scienceindustries

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. Januar 2024 haben Sie uns eingeladen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO2-Verordnung und Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen, IBTV) Stellung zu nehmen.

Wir bedanken uns für diese Möglichkeit, welche wir hiermit gerne wahrnehmen.

Zusammenfassung: Die Vorlage wird positiv bewertet hinsichtlich der Anrechnung von CO₂-Abscheidung und -Speicherung (CCS) sowie der Einbeziehung ausländischen Biogases im Emissionshandelssystem (EHS) als Anreiz zur Erreichung der Klimaziele. Bescheinigungen für CCS-Projekte und die teilweise Zweckbindung der Erlöse aus Emissionsrechtversteigerungen werden ebenfalls als bedeutende Schritte zur Dekarbonisierung angesehen. Angesichts der geschätzten CCS-Kosten von 16,3 bis 21,4 Milliarden CHF ist allerdings eine dringend notwendige Diskussion über deren Finanzierung erforderlich. Kritik wird hingegen an der linearen Absenkungsvorgabe von 2.5% geübt, da diese für einige Sektoren schwer umsetzbar sein dürfte. Zudem besteht die Gefahr, dass der Top-Down-Ansatz branchenspezifische Besonderheiten und die Wettbewerbsfähigkeit vernachlässigt. Eine potenzielle Erhöhung der Bürokratie könnte zudem zu höheren Kosten und Überregulierung führen, ohne einen klaren Mehrwert für das Netto-Null-Ziel bis 2050 zu bieten.

1. Einführende Bemerkungen

scienceindustries vertritt über 250 innovative und exportorientierte Mitgliedsunternehmen der Industrien Chemie Pharma Life Sciences, die einem intensiven globalen Wettbewerb ausgesetzt sind. Der Verband engagiert sich für langfristige, wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Forschungs-, Produktions- und Unternehmensstandort Schweiz.

Die Mitgliedsunternehmen von scienceindustries bekennen sich ausdrücklich zur Realität des Klimawandels. Sie unterstützen das Netto-Null Ziel 2050 für Treibhausgasemissionen als Zielausrichtung und sprechen sich für einen proaktiven und effektiven Klimaschutz aus. Die Unternehmen leisten bereits heute

einen signifikanten Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen: Dieser erfolgt durch Optimierung von Prozessen in den eigenen Produktionsanlagen sowie über die Lieferketten.

Dekarbonisierung setzt sichere und erschwingliche Stromversorgung voraus

Um die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger zu reduzieren, soll Strom verstärkt fossile Energieträger ersetzen. Diese Substitutionsprozesse sowie die Einführung von CO₂-Abscheidungs- und Speichertechnologien zur Eliminierung unvermeidbarer Emissionen werden – trotz Einsparungen durch Effizienzsteigerungen und technischen Fortschritt – zu einem deutlich steigenden Strombedarf führen. Daher muss der Sicherstellung einer ausreichenden, bezahlbaren und klimaneutralen Stromversorgung eine sehr hohe Priorität eingeräumt werden.

Globale Perspektive nicht ausser Acht lassen

Scienceindustries vertritt die Position, dass ein wirkungsvoller Klimaschutz nur erreicht werden kann, wenn alle Länder substanzielle Beiträge dazu leisten. Eine enge internationale Zusammenarbeit ist hierfür unerlässlich. Insellösungen sind nicht zielführend, da sie das Ambitionsgefälle gegenüber Wettbewerbern vergrössern und nur einen begrenzten Einfluss auf das globale Klima haben. Unilaterale Ansätze erhöhen zudem den finanziellen und administrativen Aufwand und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Insbesondere, wenn diese nicht durch gute Rahmenbedingungen oder Fördermassnahmen abgesichert werden.

2. Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage

Folgende Aspekte der Vorlage begrüssen wir ausdrücklich:

- **Anrechnung der Abscheidung und Speicherung von CO₂ (Carbon Capture and Storage, CCS) sowie der Einbezug von ausländischem Biogas im Emissionshandelssystem (EHS).** Diese Möglichkeit wird von der Industrie begrüsst, da sie einen wichtigen Anreiz bietet, um die langfristigen Klimaziele – insbesondere in Sektoren mit schwer vermeidbaren Emissionen – zu erreichen.
- **Bescheinigungen für CCS-Projekte.** Auch dieser Ansatz dient als wichtiger Anreiz für Industrie-sektoren mit schwer vermeidbaren Emissionen.
- **Teilweise Zweckbindung der Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS.** Um die Klimaziele zu erreichen, müssen auch nicht oder schwer vermeidbare Emissionen reduziert oder kompensiert werden. Ohne u.a. Massnahmen zur aktiven CO₂-Entnahme und -Speicherung (CCS) ist die Einhaltung des Netto-Null-Ziels nahezu ausgeschlossen. Laut einer Studie des BAFU¹ belaufen sich die kumulierten Gesamtkosten für den Aufbau eines CCS-Systems im Zeitraum von 2028 bis 2050 auf mindestens 16,3 Milliarden CHF, möglicherweise sogar bis zu 21,4 Milliarden CHF. Angesichts dieser enormen Kosten ist eine dringende und umfassende Diskussion über die Finanzierung dieser Massnahmen notwendig, um eine möglichst verursachergerechte und solidarische Verteilung der Kosten sicherzustellen. Die Schaffung der gesetzlichen Grundlage, um die Erlöse aus den Versteigerungen im Emissionshandelssystem (EHS) verstärkt zur Förderung der Dekarbonisierung von EHS-Anlagen zu nutzen, ist ein wichtiger erster Schritt – auch wenn er noch nicht ausreicht – in die richtige Richtung.

Die nachstehenden Aspekte halten wir hingegen für kritisch und bedürfen einer Anpassung:

- **Lineare Absenkungsvorgaben von 2.5%.** Die vorgesehenen strengeren Anforderungen im Zielvereinbarungssystem sowie bei den Verminderungsverpflichtungen werden für bestimmte Sektoren schwer umsetzbar sein. Die neue Emissionsreduktionsvorgabe von mindestens 2,5% pro Jahr gemäss Art. 66a stellt einen Paradigmenwechsel dar – weg von «wirtschaftlich umsetzbaren Massnahmen» hin zu einem «Top-Down verpflichtenden Reduktionspfad», der für alle Sektoren und Prozesse gelten soll, unabhängig von deren technischer Umsetzbarkeit und Kosten. Dadurch wird der ursprüngliche Gedanke des Instruments, nämlich die Berücksichtigung der branchenspezifischen

¹ Carbon Capture & Storage (CCS): Kostenschätzung für ein CCS-System für die Schweiz bis 2050. BAK Economics und dena. 2023.

Besonderheiten und der relativen Wettbewerbsfähigkeit, aufgegeben. Besonders in der chemischen Industrie, wo noch keine fossilfreien Alternativen für die Erzeugung von Hochtemperatur-Prozesswärme verfügbar sind, werden Unternehmen Schwierigkeiten haben, diese Anforderungen zu erfüllen. Dies widerspricht wiederum dem Willen des Parlaments, welches das Instrument der Verminderungsverpflichtungen für alle Unternehmen ermöglichen wollte.

- **Massnahme zur Förderung erneuerbarer Gase.** scienceindustries begrüsst die Bestrebungen, Lösungen zu finden, um leitungsgebundene, importierte erneuerbare Gase zur Reduktion von CO₂-Emissionen nutzbar zu machen. Dies stellt auch für die Schweizer Industrie eine entscheidende Voraussetzung dar, um die nationalen Klimaziele zu erreichen. Für die praktische Umsetzung der vorgeschlagenen Lösung sind jedoch zwischenstaatliche Vereinbarungen erforderlich, um die CO₂-Minderungen in der Schweiz anzurechnen. scienceindustries erwartet, dass der Bund in diesem Bereich verstärkt Initiative zeigt. Sobald solche internationalen Abkommen bestehen, sollte jedoch die Umsetzung deutlich vereinfacht werden. Zudem wäre es sinnvoll, die Anrechnung der CO₂-Reduktionen durch eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe im HKN-Register zu erleichtern.
- **Erhöhung der Bürokratie.** In vielen Punkten wird die vorgeschlagene Umsetzung zu Kosten für die Unternehmen sowie zur Überregulierung und Bürokratisierung führen. Diese Überregulierung erhöht den Aufwand für alle Beteiligten und die Komplexität insgesamt, ohne dass ein klar erkennbarer Mehrwert für das Gesamtsystem und/oder das Erreichen des Netto-Null-Ziels 2050 entsteht.

3. Konkrete Anträge zu den einzelnen Artikeln

Art., Abs.	Vorschlag scienceindustries	Begründung
Art. 66a, Abs. 1	Anpassung Abs. 1: 1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber: <ul style="list-style-type: none"> a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel). 	Das jährliche Mindestziel von 2,5% steht im Widerspruch zu Art. 31 Abs. 1 Bst. c des CO ₂ -Gesetzes, welches vorschreibt, dass eine Zielvereinbarung mit konkreten Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down bei 2,5% pro Jahr festgelegt wird, entfällt die Notwendigkeit einer solchen Zielvereinbarung. Dies widerspricht wiederum dem Willen des Parlaments. Dieses starre Mindestziel ist zudem nicht in jedem Sektor und für jeden Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Vorgabe weder realistisch noch zielführend. Viele Technologien und Lösungen zur Reduzierung schwer vermeidbarer Emissionen, wie CCUS oder Wasserstoff, werden in den kommenden Jahren noch nicht zur Verfügung stehen. Daher ist Flexibilität bei der Festlegung von Verminderungsverpflichtungen in der aktuellen Phase von entscheidender Bedeutung.

<p>Art. 66a, Abs. 1</p>	<p>Eventualiter (zum Änderungsantrag zu Art. 66a, Abs 1):</p> <p>Falls der oben genannte Antrag zu Art. 66a, Abs. 1 nicht berücksichtigt wird, schlägt scienceindustries eine sachliche Diskussion mit den betroffenen Industriezweigen über mögliche alternative Formulierungen vor. Zwei dieser Alternativen werden im Folgenden als Beispiele kurz beschrieben.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Betreiber von Anlagen, die ihre Verminderungsverpflichtung erneuern, können auf Antrag hin eine jährliche Emissionsreduktion von weniger als 2,5 Prozent erzielen, wenn sie im Dekarbonisierungsplan nachweisen, dass während der Dauer der neuen Verminderungsverpflichtung keine fossilfreien, technischen Alternativen für prozessbedingte Emissionen verfügbar sind oder dass Investitionen in neue Infrastrukturen aufgrund von noch nicht vollständig abgeschriebenen Anlagevermögen nicht möglich sind. 2. Die Verbesserung der Treibhausgas-effizienz bzw. die Gesamtwirkung der Massnahmen von mindestens 2,5 Prozent sollte sich ausschliesslich auf Emissionen aus Regelbrennstoffen beziehen. <p>Ein niedrigeres Mindestziel, etwa 2 Prozent pro Jahr, wäre bei beiden Varianten deutlich realistischer.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diese erste Alternative anerkennt, dass Unternehmen unterschiedliche Ausgangslagen und Reduktionspotenziale haben. Unternehmen, die bereits eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind, haben ihre Emissionen grösstenteils reduziert und verfügen über eine tiefere "Baseline", was neue Verpflichtungen erschwert. Zudem unterscheiden sich die Reduktionsmöglichkeiten zwischen Industriesektoren erheblich. Während für niedrige Temperaturen bereits Alternativen existieren, fehlen diese weitgehend für Hochtemperaturprozesse. Auch wirtschaftliche Faktoren, wie nicht abgeschriebene Anlagen, müssen Beachtung finden, um Unternehmen mit eingeschränkten Handlungsoptionen nicht vom Zielvereinbarungssystem auszuschliessen. 2. Fossile Brennstoffe wie Lösungsmittel oder Destillationsrückstände, die als unvermeidliche Nebenprodukte in der Produktion anfallen und durch Verbrennung entsorgt werden müssen, sollten im Hinblick auf die Emissionsminderung gesondert betrachtet werden. Eine thermische Verwertung ist derzeit die einzige praktikable Methode, um diese Produktionsrückstände umweltgerecht zu entsorgen. Diese zweite Variante ist insbesondere für die kommende Verpflichtungsperiode relevant: Zur Verringerung der dabei entstehenden Emissionen sind jedoch technische, infrastrukturelle, rechtliche und wirtschaftliche Lösungen (CCUS) erforderlich, die in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein werden.
--------------------------------	--	---

<p>Art. 66a, Abs. 3</p>	<p>Anpassung Abs. 3:</p> <p>3 Für die Festlegung des Treibhausgas-effizienzziels oder des Massnahmenziels werden alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu sechs vier Jahren berücksichtigt. Bei Infrastrukturmassnahmen, insbesondere bei Massnahmen an Gebäuden, an langlebigen Anlagen und an Anlagen, die auf mehrere Produkte oder Prozesse ausgerichtet sind, gilt eine Amortisationsdauer von bis zu zwölf acht Jahren.</p>	<p>Dies stellt eine Verschärfung der bisherigen Regelung dar und könnte Unternehmen davon abhalten, in den Prozess der Zielvereinbarung einzusteigen. Damit widerspricht es den Absichten des Parlaments und des Gesetzgebers, die den Prozess für alle Unternehmen zugänglich machen wollen.</p>
<p>Art. 67</p>	<p>Buchstabe a: Grenzwert streichen oder anpassen</p> <p>Eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel können die folgenden Betreiber von Anlagen eingehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Betreiber, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von mindestens 500 100 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben; oder b. Betreiber, die nach Artikel 39 EnG18 die Rückerstattung des Netzzuschlags beantragen wollen. 	<p>Die Grenzwerte in tCO₂ für die Auswahl des Modells erscheinen willkürlich festgelegt. Werden diese auf Verordnungsebene definiert, sind keine Ausnahmen möglich. Dies könnte dazu führen, dass Unternehmen in der neuen Periode das Modell wechseln müssen, obwohl sie bisher mit dem bisherigen Modell gut zurechtkamen. Daher sollten die Grenzwerte aus der Verordnung entfernt und stattdessen auf Ebene der Vollzugsmitteilung geregelt werden.</p> <p>Falls dies nicht möglich ist, sollte der Grenzwert für das Treibhausgas-effizienzziel auf mindestens 100 Tonnen angehoben werden, während der Grenzwert für das Massnahmenziel wie bisher mit "in der Regel" definiert bleibt.</p>
<p>Art. 68</p>	<p>Anpassung:</p> <p>Eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel können Betreiber von Anlagen eingehen, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von in der Regel maximal 1500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben.</p>	<p>Siehe Begründung Art. 67.</p>
<p>Art. 68a, Abs.2</p>	<p>Anpassung:</p> <p>2 Die Zielvereinbarung der Gemeinschaft nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG19 muss alle Standorte der beteiligten Betreiber, jedoch höchstens 50 Standorte umfassen.</p>	<p>Die festgelegte maximale Anzahl von 50 Standorten ist willkürlich und könnte die Fortführung bestehender, gut funktionierender Emissionsgemeinschaften sowie die Bildung neuer, sinnvoller Gemeinschaften verhindern.</p>

<p>Art. 72, Abs. 3</p>	<p>Kommentar</p>	<p>Im Art. 72 Abs. 3 des Verordnungsentwurfs wird der Emissionsfaktor für erneuerbare Brennstoffe mit einem Pauschalwert von 0 festgelegt. Gleichzeitig verpflichtet dieser Artikel die betroffenen Sektoren, den Einsatz erneuerbarer Brennstoffe durch HKN nachzuweisen. Es besteht die Befürchtung, dass der Wettbewerb um HKN zunimmt, da Biogas und Wasserstoff häufig zur Erreichung von Klimazielen verwendet werden. Diese Verwendungen erfordern HKN für den Nachweis gegenüber den Behörden. Sollten künftig weitere Marktteilnehmer (z. B. solche, die ihren Erdgasverbrauch dekarbonisieren möchten) HKN nachfragen, könnte dies aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit zu Preissteigerungen führen, solange die Nachfrage nach Biogas und Wasserstoff die Produktion oder den Import übersteigt. Eine solche Entwicklung würde dem Ziel, via HKN die Erreichung des Netto-Null-Ziels zu unterstützen, widersprechen.</p>
<p>Art. 72b</p>	<p>Streichen: Der Dekarbonisierungsplan muss von einer registrierten Beraterin oder einem registrierten Berater nach Artikel 9 der Klimaschutz-Verordnung vom xx.yy.zzzz verifiziert werden.</p>	<p>Ein Dekarbonisierungsfahrplan im Rahmen einer Verminderungsverpflichtung wird von einem für die Erstellung von Zielvereinbarungen zertifizierten Berater erstellt. Eine Verifizierung erscheint in diesem Zusammenhang nicht notwendig und würde unnötige, zusätzliche Hürden und Kosten für die betroffenen Unternehmen verursachen.</p>
<p>Art. 72d, Bst. b</p>	<p>Anpassung: Nicht an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden: (...) b. Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e gewährt wurden.</p>	<p>Die aktuelle Formulierung schliesst sämtliche Finanzhilfen aus, einschliesslich solcher von Gemeinden, Kantonen oder privatwirtschaftlichen Stiftungen und Organisationen. Dies ist weder verständlich noch nachvollziehbar. Daher sollte die Regelung auf Finanzhilfen für neuartige Technologien und Prozesse gemäss Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e beschränkt werden.</p>

<p>Art. 72d, Bst. b</p>	<p>Kommentar zur praktischen Umsetzung</p>	<p>Da Massnahmen, für die eine Finanzhilfe für neuartige Technologien und Prozesse gemäss Artikel 6 KIG gewährt wurde, nicht in die Definition des Verminderungsziels einfließen bzw. aus diesem Ziel entfernt werden, sollte die notwendige Flexibilität für Unternehmen geschaffen werden, die sich zu einem späteren Zeitpunkt für eine solche Förderung entscheiden.</p> <p>In Anbetracht der dynamischen Entwicklungen in der Technologie sowie der sich ständig ändernden Marktbedingungen ist es für Unternehmen unerlässlich, ihre Fahrpläne und Verminderungsverpflichtungen möglichst flexibel anpassen zu können. Dies ermöglicht ihnen, auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse, technische Fortschritte oder Änderungen in der regulatorischen Umgebung zu reagieren.</p> <p>Letztlich unterstützt diese Flexibilität nicht nur die Unternehmen selbst, sondern auch die Erreichung übergeordneter Umweltziele, indem sie Anreize für Innovation und nachhaltige Entwicklung schafft.</p>
<p>Art. 72e</p>	<p>Anpassung:</p> <p>1 Hat ein Betreiber das in der Verminderungsverpflichtung festgelegte Treibhausgas-effizienz- oder Massnahmenziel in der Zeitspanne 2025–2030 nicht erreicht, so kann er sich auf Gesuch hin nationale und internationale Bescheinigungen im Umfang von 2,5 4,5 Prozent der Treibhausgasemissionen der Jahre 2025–2030 an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung anrechnen lassen.</p>	<p>Die Möglichkeit, bei Nichterreichung der Verminderungsverpflichtung in Periode 2025 bis 2030, nationale und internationale Bescheinigungen an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 anrechnen zu lassen, wird von scienceindustries ausdrücklich begrüsst. Allerdings ist uns unklar, warum der bisherige Wert von 4,5 Prozent auf 2,5 Prozent reduziert werden soll.</p>

<p>Art. 73, Abs. 1, Buchstabe c</p>	<p>Anpassung:</p> <p>c. in den Anlagen für die Tätigkeit im Regelbetrieb keine fossilen Regelbrennstoffe mehr energetisch genutzt werden;</p>	<p>Das Austrittskriterium soll nur für die eingesetzten Regelbrennstoffe gelten. Fossile Brennstoffe, wie beispielsweise Lösungsmittel oder Destillationsrückstände, die als Nebenprodukte in der Produktion anfallen und fachgerecht durch eine Verbrennung entsorgt werden müssen, sollten in Bezug auf die Entlassung von einer Verpflichtung zur Emissionsminderung eine Sonderbehandlung erfahren und von Artikel 73, Absatz 1, Buchstabe c ausgenommen werden. Dies betrifft auch die thermische Behandlung von VOC. Dies liegt daran, dass sie – im Gegensatz zu herkömmlichen Regelbrennstoffen – nicht einfach durch umweltfreundlichere Alternativen ersetzt werden können. Der Grund dafür ist, dass Ersatzbrennstoffe nicht primär zur Energiegewinnung hergestellt werden, sondern als unvermeidliche Nebenprodukte industrieller Prozesse entstehen. Eine thermische Verwertung dieser Stoffe ist deshalb die einzige sinnvolle Möglichkeit, diese Produktionsreste im Rahmen der Entsorgung zu nutzen.</p>
<p>Art. 91 Abs. 2</p>	<p>Streichen:</p> <p>Für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Inland des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsvermindierungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden.</p>	<p>Der Abs. 2 schlägt eine hybride Lösung vor, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente, die die Schweiz im Jahr 2030 im Ausland reduzieren muss, um ihr deklariertes Emissionsziel zu erreichen, sollen laut Vorschlag auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Hingegen sollen etwa 1,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente, die über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was nicht logisch erscheint.</p> <p>Diese Bestimmung führt auch zu Inkonsistenzen. So sollen gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreiber ihre Vermeidungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung mit nationalen Bescheinigungen erfüllen dürfen, was im Widerspruch zur Anforderung steht, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird.</p>

Art. 92d, Abs. 3	Neu formulieren: 3 Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheidung des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen. Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen.	Diesen Nachweis verlangt das Gesetz (Art. 15 Abs. 3), aber keine weiteren Formalitäten.
Art. 92e, Abs. 2	Streichung: 2 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.	Eine zusätzliche Prüfung durch das BAFU ist nicht erforderlich, wenn eine Bestätigung des Partnerstaates gemäss Art. 92 Abs. 3 vorliegt.
Art. 92f, Abs. 1	Neuer Buchstabe c: Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO ₂ -Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.	Falls die Schweiz mit einem exportierenden Land oder der EU eine Vereinbarung zur Übertragung der CO ₂ -Verminderung trifft, sollte die Verordnung die pauschale Anerkennung der virtuellen Importe im HKN-Register ermöglichen.
Art. 127a	Neuer Absatz 4: Für Massnahmen nach Art. 127a werden maximal 10% der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen verwendet.	Bei der Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten muss der Fokus auf zusätzlichen Emissionsreduktionen sowie auf der Finanzierung der notwendigen Transportinfrastrukturen liegen. Entsprechend sollten die Erlöse hauptsächlich für Massnahmen in Anlagen im Emissionshandelssystem (EHS) verwendet werden, insbesondere für Massnahmen gemäss Art. 127c.
Art. 127b, Abs. 2	Neuer Buchstabe c: Können für ein Vorhaben im Bereich Anpassungsmassnahmen und Vermeidung von Schäden auch andere staatliche oder kantonale Subventionen beansprucht werden, ist eine zusätzliche Förderung gemäss Art. 127a unzulässig.	Um die Konsistenz mit anderen Fördersystemen sicherzustellen, sind Mehrfachforderungen auszuschliessen und Mitnahmeeffekte zu vermeiden.

<p>Anhang 3, Art. 5, Abs. 1, Buchstabe f</p>	<p>Anpassung Buchstabe f: Strom als Brennstoffersatz für Prozesswärme; ausgenommen ist die Verwendung in Wärmepumpen oder wenn die Herkunft des verwendeten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen garantiert wird der verwendete, CO2-belastete Strom nachweislich zu deutlichen Emissionsreduktionen gegenüber dem substituierten fossilen Prozess führt.</p>	<p>Um die Anreize zur Elektrifizierung von Prozessen, die derzeit fossile Energien nutzen, zu fördern, ist es wichtig, Zugang zu erschwinglichem Strom zu haben. Ebenso entscheidend ist, dass eine erhebliche Reduktion der Emissionen im Vergleich zu den gegenwärtig eingesetzten fossilen Prozessen erreicht wird. Zudem verfolgt auch der Stromsektor eigene Dekarbonisierungsziele, die in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden sollten.</p>
---	---	---

4. Weitere Punkte

- **Audit im Rahmen einer Zielvereinbarung:** Unternehmen, die eine Zielvereinbarung mit dem Bund eingehen, müssen zu Beginn der Vereinbarung auditiert werden. Ein frühzeitiges Audit gewährleistet Transparenz und ermöglicht es, potenzielle Herausforderungen rechtzeitig zu erkennen und proaktiv anzugehen. Bei einer Verzögerung steigt das Risiko finanzieller Konsequenzen, falls die festgelegten Anforderungen nicht fristgerecht erfüllt werden.

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

Freundliche Grüsse



Dr. Michael Matthes
Vizedirektor



Anna Bozzi
Leiterin Umwelt und Nachhaltigkeit



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 14. Oktober 2024

Vernehmlassung 2024/57: Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, am Vernehmlassung 2024/57 zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 teilzunehmen und unterbreiten Ihnen die im Anhang dieses Schreibens aufgeführte Stellungnahme. Diese ist in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen entstanden und deckt sich mit den Rückmeldungen der Umwelt-Allianz.

Für Rückfragen steht Ihnen gern Herr Marius Wiher, m.wiher@konsumentenschutz.ch, Tel. 031 370 24 30, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,

sig.

Sara Stalder
Geschäftsleiterin

sig.

Marius Wiher
Leiter Nachhaltigkeit & Energie

Anhang

Vernehmlassung 2024/57: CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-

in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, ver-

glichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat *sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement)*.

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (*autorisierte A6.4ER*) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen.

Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheidung zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtarif. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteingerechnet wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen

- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der

Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft**,*

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationsatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsvermindierungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsvermindierungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuterndem Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgelbtem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

*3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages **in der Schweiz** ist beim BAFU einzureichen.*

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/1 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;

b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und

c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-

Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund-**, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihnen Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

*Die Finanzhilfen betragen **bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen** höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. **Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.***

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprobenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.” https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschrieben Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschrieben~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank

der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmaßes' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO2-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwenden weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst

werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
 - b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- ...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
 - b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*
- ...



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: ynl-klima@bafu.admin.ch

Stiftung Klimaschutz
und CO₂-Kompensation
KLIK

Streulistrasse 19
8032 Zürich

+41 44 224 60 00
info@klik.ch
klik.ch

Zürich, 14. Oktober 2024

Revision der CO₂-Verordnung Stellungnahme der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KLIK

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KLIK ist die branchenweite Kompensationsgemeinschaft im Rahmen des CO₂-Gesetzes (CO2G). 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.

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision der CO₂-Verordnung (CO2V) Stellung zu nehmen. **Grundsätzlich begrüssen wir die Revision in der vorgelegten Form**, insbesondere da sie die Anliegen, welche die Mineralölbranche im Rahmen der nach Art. 26 Abs. 2 CO2G am 6. März 2024 stattgefundenen Anhörung vorgebracht hat, in wesentlichen Zügen berücksichtigt.

In einem entscheidenden Punkt unterlässt es die Vorlage jedoch, die erwünschte Rechtssicherheit zu schaffen, indem sie nämlich in Art. 89 Abs. 3 den Kompensationssatz lediglich bis ins Jahr 2030 festlegt. Der finanzielle Anreiz zur Umsetzung von Klimaschutzprojekten, der durch den Verkauf der aus ihnen resultierenden Bescheinigungen entsteht und der laut Gesetz massgeblich für deren Umsetzung zu sein hat, wird fortlaufend kleiner mit Näherrücken des Jahres 2030. Die Funktionsfähigkeit des Kompensationsinstruments ist nur gewährleistet, wenn ein ausreichend langer Förderhorizont von mindestens fünf bis zehn Jahren existiert. Entsprechend **verlangen wir, dass der Kompensationssatz bis ins Jahr 2035 festgelegt wird.**

Die drei zentralen Anliegen der Stiftung KLIK

1) Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrecht erhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.

Mit der Totalrevision des CO2G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich.

Aus rechtlicher Sicht spricht nichts gegen eine Festlegung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 auf Verordnungsstufe. Das zeitlich unbefristet geltende CO2G enthält bereits Bestimmungen, die bis ins Jahr 2040 reichen (z.B. zu den Verminderungsverpflichtungen, Art. 31), selbst wenn es nur Emissionsziele bis 2030 formuliert. Auch mit Verweis auf das im Juni 2023 durch das Volk angenommene Klimagesetz (KIG), welches für 2050 das Netto-Null-Ziel und bis dorthin Zwischenziele setzt, lässt sich eine Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035 rechtfertigen. Und schliesslich will die Schweiz ihr Emissionsziel bis 2035 unter dem Pariser Übereinkommen bereits bis zum 10. Februar 2025 bekanntgeben (Aufdatierung der *Nationally Determined Contribution* [NDC]).

Wenn Verträge mit Projekt- und Programmeignern bis 2035 abgeschlossen werden könnten, würde dies die Beschaffung insbesondere der bis 2030 benötigten internationalen Bescheinigungen erheblich erleichtern. Die Anforderung der finanziellen Additionalität (Art. 5 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 CO2V) wird nämlich zunehmend unerfüllbar, wenn mit einem Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nur bis 2030 gerechnet werden kann. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft somit dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Auch die längerfristigen Kosten zur Beschaffung von Bescheinigungen über das Kompensationsinstrument würden sich reduzieren, wenn dieses bereits heute eine Perspektive bis 2035 erhielte. Denn so würde sich der zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen benötigte Förderbeitrag auf mehr Jahre verteilen, wodurch der Preis pro Bescheinigung tiefer ausfiel.

Nicht zuletzt könnte im Inland auf diese Weise ein Stop-and-Go in der Förderung von Klimaschutzaktivitäten vermieden werden, das sich ansonsten zwangsläufig einstellen würde. Die laufenden Schweizer Klimaschutzprogramme müssen im Laufe des Jahres 2025 eingestellt werden, wenn kein Bedarf für die Stiftung KliK besteht, die aus ihnen resultierenden Emissionsverminderungen bis 2035 zu erwerben.

Antrag

Art. 89 Abs. 3

«Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a.-f. (...)

g. Für das Jahr 2031: 52 Prozent

h. Für das Jahr 2032: 54 Prozent

i. Für das Jahr 2033: 56 Prozent

j. Für das Jahr 2034: 58 Prozent

k. Für das Jahr 2035: 60 Prozent»

2) Verzicht auf Behandlung von 2030 als separates Zieljahr in Bezug auf nationale Bescheinigungen

Der vorgeschlagene Art. 91 Abs. 2 führt zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz. Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in ihrem NDC ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis 2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert

werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht.

Der Bundesrat hat sich mit vorliegendem Artikel für eine hybride Lösung entschieden, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren müssen, wenn sie ihr deklariertes Emissionsziel erreichen will, sollen ihm zufolge auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination jeder Logik entbehrt.

Die vorgeschlagene Bestimmung steht überdies in flagrantem Widerspruch zu Art. 48c Abs. 4 CO2G, wonach nationale und internationale Bescheinigungen, die in den Jahren 2022-2024 nicht verwendet wurden, unbeschränkt in den Zeitraum 2025 bis 2030 übertragen werden können. Das heisst, das Gesetz sieht vor, dass insbesondere nationale Bescheinigungen, die für in den Jahren 2022 bis 2024 in der Schweiz erzielte Emissionsreduktionen ausgestellt wurden, im Jahr 2030 zur Erfüllung der Kompensationspflicht verwendet werden können.

Schliesslich führt die vorgeschlagene Bestimmung auch zu sachlichen Inkonsistenzen innerhalb der CO2V. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend, überdies ist sie sachlich ungerechtfertigt.

Antrag

Art. 91 Abs. 2

~~«Für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Inland des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden.»~~

3) Umsetzung der Beschlüsse der COP26 in Bezug auf «Overall Mitigation in Global Emissions»

Gemäss Art. 6 Abs. 3 lit. b CO2G kann der Bundesrat vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf, obwohl 2021 an der Klimakonferenz COP26 in Glasgow für Aktivitäten unter Art. 6.2 des Pariser Übereinkommens dringend empfohlen wurde, einen Anteil von 2 Prozent der nachgewiesenen Emissionsverminderungen nicht zu kreditieren, um so einen Beitrag zur globalen Emissionsreduktion zu leisten (*Overall Mitigation in Global Emissions*, OMGE).

Die Stiftung KliK hat sich am 29. November 2022 gegenüber der Eidgenossenschaft freiwillig verpflichtet, 2 Prozent der an sie ausgestellten internationalen Bescheinigungen stillzulegen, nachdem der Bund in Aussicht gestellt hatte, eine entsprechende Verpflichtung ab dem 1. Januar 2025 in der CO2V zu stipulieren. Diese Verpflichtung der Stiftung KliK besteht bis Ende 2030 fort, auch wenn keine solche Bestimmung in die CO2V aufgenommen wird.

Somit entsteht eine Ungleichbehandlung der Stiftung KliK gegenüber anderen Marktteilnehmern, und sie wird für ihr Entgegenkommen gestraft, wenn der Bundesrat nun von seiner Kompetenz keinen Gebrauch macht, generell einen Abzug von 2 Prozent auf die ausgestellten internationalen Bescheinigungen vorzunehmen.

Antrag

Art. 10 Abs. 6

«Die nationalen Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.»

Weitere Anträge der Stiftung KliK

- *Verzicht auf die strikte Forderung nach Messung der Emissionsverminderungen*

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen ja genau über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrößen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen.

Der Erläuternde Bericht (EB, S. 17) relativiert, anstelle von Messungen könnten auch Modelle verwendet werden, und Ergebnisse aus Umfragen könnten mit repräsentativen Stichproben belegt werden. Das ist schon mit der heutigen Formulierung gängige Praxis. Die vorgeschlagene Ergänzung führt deshalb lediglich zu Rechtsunsicherheit, weil sie dem Regulator Spielraum lässt, nach Gutdünken von der strikten Forderung nach Messungen abzurücken.

Als Motiv für die Bestimmung genannt wird im Erläuternden Bericht (S. 17) zudem die eingeschränkte Quantifizierbarkeit von Projekten, die Emissionsverminderungen aufgrund von unterdrückter Nachfrage berechnen. Dieses Problem mit der vorliegenden Bestimmung lösen zu wollen, ist verfehlt. Bei Projekten, die im Kontext unterdrückter Nachfrage stattfinden, ist das Problem der Bestimmung der Emissionsverminderungen nicht empirischer Natur, sondern es handelt sich um ein methodisches Problem der Festlegung der Referenzentwicklung.

Antrag

Art. 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1

«nachweisbar und quantifizierbar sind ~~und mittels Messungen bestätigt werden.~~»

- *Verzicht auf die Einschränkung von Programmen auf eine Technologie*

Die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist zu restriktiv, wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 25. März 2014 (!) zur damals anstehenden Änderung der CO₂V ausgeführt haben. Das dannzumal vorgeschlagene Konzept verlangte ebenfalls, dass im Programm zusammengefasste Projekte «in Bezug auf die eingesetzte Technologie gleichartig» seien. Gemäss der Fassung, die schliesslich per 1. Dezember 2014 in die Regulierung Eingang fand, konnten Projekte dann aber jede «der in der Programmbeschreibung festgelegten Technologien einsetzen». Die Stiftung KliK hatte überzeugend aufgezeigt, dass die Mehrzahl der zur Diskussion stehenden Programme mit der Beschränkung auf eine Technologie nicht zustande gekommen wäre.

Der Begriff der Technologie ist überdies schlicht zu unscharf. Ab wann gelten zwei Technologien als unterschiedlich? Handelt es sich beispielsweise bei Luft-Luft-Wärmepumpen um eine andere Technologie als bei Luft-Wasser-Wärmepumpen? Und wie verhält es sich bei Otto- und Dieselmotoren bzw. Benzin und Dieselöl?

Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU Programme und Projekte aktuell zuordnet.¹ Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S. 17) Technologien umfassen, dass sich präzise Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und dass der befürchtete unverhältnismässige Mehraufwand bei der Prüfung nicht entsteht. Die zulässigen Technologiebereiche könnten bei Bedarf in einem Anhang zur Verordnung explizit aufgeführt werden.

Selbst eine solche Ausrichtung auf Technologiebereiche erweist sich aber in gewissen Fällen als zu eng gefasst, weil manche Programme sinnvollerweise unterschiedliche Technologiebereiche kombinieren. Zum Beispiel sollte ein Programm zur Markteinführung klimafreundlicher Klimaanlage sowohl das Element der Energieeffizienzsteigerung durch die Substitution beinhalten wie auch die Zerstörung der Kühlmittel aus den ersetzten Anlagen. Bei einer Aufteilung in zwei eigenständige Programme würde etwa deren Beurteilung in Bezug auf ihre finanzielle Zusätzlichkeit anders ausfallen. In der Praxis müsste ein steter Abgleich zwischen den aufgeteilten Programmen stattfinden, was unnötigen Mehraufwand bei allen Beteiligten verursachen würde.

Antrag

Art. 5a, Abs. 1 lit. b

«in der Programmbeschreibung eine Technologiebereich festgelegt wird und alle Projekte diesem Technologiebereich angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören einsetzen;»

- **Einschränkung der Konsultation auf direkt betroffene Interessensgruppen**

Bereits unter dem *Clean Development Mechanism* (CDM) des Kyoto-Protokolls etablierte sich die Praxis, von einem Projekt direkt betroffene Personen über ihre Haltung zum Projekt zu befragen («stakeholder consultation»). Der Kreis der zu Befragenden ist einzuschränken auf die direkt Betroffenen, da sich sonst beliebige Gruppen für betroffen erklären können und einbezogen werden müssen, ohne dass sie tatsächlich direkt vom Projekt betroffen sind.

Antrag

Art. 6 Abs. 2 lit. n Ziff. 3

«die Ergebnisse der Konsultation der direkt betroffenen Interessensgruppen sowie (...)»

Anhang 2a, Ziff. 3

«Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn keine Konsultation der direkt betroffenen Interessensgruppen durchgeführt wird.»

- **Anpassung des Parameters $EF_{wv,y,z}$ bei Wärmeverbänden**

Laut Erläuterndem Bericht (S. 67) soll der pauschale Faktor $EF_{wv,y,z}$, welcher die Emissionen des Wärmeverbundes im Referenzszenario bezeichnet, über die nächsten 20 Jahre in mehreren Schritten abgesenkt werden, da der Anteil der erneuerbaren Wärmeversorgung in der Referenz zunimmt. Konkret geht der Bundesrat offenbar davon aus, dass im Schweizer Durchschnitt in den nächsten 14 Jahren die CO_2 -Intensität der Wärmeversorgung um mehr als 60% sinkt.

¹ BAFU (2024), Kompensation von CO_2 -Emissionen: Projekte und Programme. Ein Modul der Mitteilung des BAFU als Vollzugsbehörde zur CO_2 -Verordnung. 9. aktualisierte Ausgabe, Anhang L

Worauf diese Annahme beruht, geht aus dem Erläuternden Bericht nicht hervor; möglicherweise entspringt sie reinem Wunschenken. Ein Parameter von solch einschneidender Bedeutung, der auch für das Gebäudeprogramm des Bundes erhebliche Konsequenzen hätte, benötigt zumindest eine empirische Unterfütterung.

Anstatt über einen Zeitraum von 20 Jahren die Referenzentwicklung im Bereich der Wärmeversorgung als staatliche Planungsgrösse vorzugeben, wäre es viel angemessener, den Faktor $EF_{wv,y,z}$ als dynamischen Parameter zu verstehen, der, wie das bereits in der Vergangenheit der Fall war, periodisch empirisch erhoben und in der CO2V entsprechend festgeschrieben wird.

Eine per 1. Januar 2025 in Kraft tretende Absenkung des gegenwärtig geltenden pauschalen Emissionsfaktors von 0.211 auf 0.198 tCO₂eq/MWh, wie sie vorgeschlagen wird, wäre somit eigentlich durch eine Erhebung zu rechtfertigen. Sofern unserem Antrag der periodischen empirischen Bestimmung des Parameters gefolgt wird, stimmen wir aber im Sinne einer pragmatischen, unmittelbar umsetzbaren Regelung dieser Absenkung zu.

Antrag

Anhang 3a, Ziff. 3.4

« $EF_{wv,y,z}$ Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes = 0.198 tCO₂eq/MWh im Jahr y; wie folgt berechnet (...)»

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen



Dr. Marco Berg
Geschäftsführer



Darja Aepli
Leiterin Inland



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.rutz@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 14. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.
Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Susanne Rutz
Projektleiterin Energie und Klima



Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu



tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.



Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;

b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;

c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;



d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;

d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind und in einem Staat durchgeführt werden, mit welchem die Schweiz eine völkerrechtliche Vereinbarung oder eine Absichtserklärung zur Durchführung von Klimaschutzprojekten abgeschlossen hat.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle



verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in



Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

*b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;***

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen.

Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. **(neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen***
- 5. **(neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort***



Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).***

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

*b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (**autorisierte A6.4ER**) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).



Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteinfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.



Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das



Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..



Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft**,*

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.



Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitioniert ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.



Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen ~~nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das



Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20+2~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;
- b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;
- c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;
- d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;
- e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;
- f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich



festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen. Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.



Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt. Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in



den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages in der Schweiz ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

- b. die Betreiber der Anlagen zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt.



Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...



Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können.

Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund-**, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihnen



Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

Art. 128,2

a Aus- und Weiterbildungen anbieten, inkl. (Berufs-)Schulen.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss."

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE



Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~die Artikel 92a und 92b~~

...



Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll. Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmaalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).



Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%). Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.



Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.



Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~



Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile



Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

SWISSAID

Lorystrasse 6a
3008 Bern

s.tschirren@swissaid.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

17. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sonja Tschirren

Verantwortliche Dossier Klima und Agrarökologie

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer

Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt.
Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von

Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

*2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens **1000** Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....*

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

*b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;***

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).***

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

*b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (**autorisierte A6.4ER**) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

~~5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.~~

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge.

Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Newagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Newagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies

trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar,

dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2012~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

*Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. **Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.***

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuterndem Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich

festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden

verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

*3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages **in der Schweiz** ist beim BAFU einzureichen.*

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948¹ ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

*a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen; **abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung***

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

*c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;

*b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~**Bürgschaftswürdigkeit** glaubhaft darlegen kann; und*

c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund-, Aus- und Weiterbildung** von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung

mit all ihnen Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

*Die Finanzhilfen betragen **bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen** höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. **Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.***

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich. Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüßen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abbeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

f die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich

kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsbonus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~*3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:*~~

~~*a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;*~~

~~*b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.*~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

*2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:
~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~*

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~höchstens 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

*b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft **mindestens** ~~höchstens~~ 25 Prozent **weniger** ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Bundesamt für Umwelt BAFU, 3003 Bern

vnl-klima@2bafu.admin.ch

Thun, Bern am 17.10.2024

Stellungnahme des Verbandes Swissesco zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Verbandes Swissesco danken wir Ihnen, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu können.

Der Verband Swissesco ist ein Zusammenschluss von mehr als 40 Energiedienstleistungsunternehmen, welche mit dem Geschäftsmodell Energiespar-Contracting arbeiten. Energiespar-Contracting ermöglicht, dass dank einer vom ESCO (Energy Service Company, Energiedienstleister) garantierten Energieeffizienz Leistung (Performance Garantie) Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz aus den nachfolgenden Einsparungsgewinnen finanziert wird. Energiespar-Contracting wird zur Steigerung der Energieeffizienz von grossen Gebäuden sowie industriellen und gewerblichen Anlagen eingesetzt.

Eine entsprechende Adaptierung dieses Geschäftsmodells unter der Bezeichnung Carbon Contracting mit einer Absenkung des CO₂ Outputs als Zielgrösse ermöglicht eine kosteneffiziente Reduktion des CO₂ Ausstosses von Gebäuden oder gewerblichen und industriellen Anlagen.

Zu den Zielen von Swissesco zählt die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik und Behörden bezüglich der Energie- und Umweltpolitik, die Weiterentwicklung von Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Gebäudebereich. In der vorliegenden Stellungnahme möchte Swissesco auf das Potential des Carbon Contracting zur Senkung des CO₂ Ausstosses aufmerksam machen und eine verstärkte Nutzung dieses Geschäftsmodells anregen. Wir erlauben uns, zur Veranschaulichung Informationsmaterial eines unserer Mitgliedsbetriebe beizulegen. Dabei wird gezeigt, dass bei den Massnahmen zur Senkung des CO₂ Ausstosses auch jene Emissionen Berücksichtigung finden, welche durch die Massnahmen selbst ausgelöst werden.

Da unklar ist, welchen Bestimmungen die Option des Carbon Contracting am besten zugeordnet werden kann, wird auf die Zitierung einzelner Bestimmungen verzichtet.

Es ist unsere Absicht, mit unseren Ausführungen zu einer erfolgreichen und volkswirtschaftlich kostengünstigen CO₂ Absenkung beizutragen und danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Swissesco, Stephan Juen, Direktor

Bern, Thun am 17.10.2024

Angeregt wird: Der Bund unterstützt die wirtschaftlichen Akteure in der Schweiz mit Informationen über verfügbare Energiedienstleistungsverträge sowie Vertragswerke zur Senkung des CO₂ Ausstosses (Energy Performance Contracting, Carbon Contracting) und Klauseln, die Energieeinsparungen sowie die Reduktion der CO₂ Absenkung sicherstellen und die Rechte der Endkunden wahren, einer Übersicht über einsetzbare Instrumente zur Steigerung der Energieeffizienz beziehungsweise Senkung des CO₂ Outputs (Garantien, Versicherungssysteme, Finanzinstrumente), einer Übersicht über qualifizierte oder zertifizierte Energiedienstleister, welche Energiespar-Contracting oder Carbon Contracting beherrschen, sowie Prüfmethode sowie Qualitätskontrollsystemen zu diesen beiden Geschäftsmodellen. Der Bund unterstützt den öffentlichen Sektor bei der Annahme von Energiedienstleistungsangeboten, insbesondere für Gebäuderenovierungen, mit der Bereitstellung von Energieleistungs-Musterverträgen (Energy Performance Contracting), Leitlinien für Ausschreibungen, Informationen über bewährte Verfahren in Bezug auf Steigerung der Energieeffizienz mittels Energieleistungsverträgen (Energy Performance Contracting), die – sofern verfügbar – eine Kosten-Nutzen-Analyse unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus beinhalten, sowie die Einrichtung einer Datenbank zu umgesetzten und laufenden Vorhaben zu Energieeffizienzmassnahmen mittels Energiesparverträgen. In diesem Zusammenhang ist die Zusammenarbeit mit geeigneten Fachverbänden zu suchen.

Insbesondere wird angeregt die oben genannten Instrumente und Unterstützungsleistungen bezüglich des Carbon Contracting zu schaffen, beziehungsweise in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachverbänden weiterzuentwickeln, den Akteuren am Markt zur Verfügung zu stellen und gemeinsam mit den Fachverbänden für eine grösstmögliche Verbreitung zu sorgen.

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Per E-Mail an:
vnl-klima@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, 17. Oktober 2024

Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 – Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Swissmem ist der führende Verband für KMU und Grossunternehmen der schweizerischen Tech-Industrie. Swissmem fördert die nationale und die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer über 1'400 Mitgliedsfirmen durch eine wirkungsvolle Interessenvertretung, bedarfsgerechte Dienstleistungen, eine gezielte Vernetzung sowie eine arbeitsmarktgerechte Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Schweizer Tech-Industrie ist eine vielseitige und innovative Hightech-Branche, die in sämtlichen Lebens- und Wirtschaftsbereichen leistungsstarke Lösungen anbietet. Sie erwirtschaftet 7% des Bruttoinlandproduktes und nimmt damit in der schweizerischen Volkswirtschaft eine Schlüsselstellung ein. Die Branche ist mit rund 330'000 Beschäftigten die grösste industrielle Arbeitgeberin der Schweiz und leistet mit Ausfuhren im Wert von über CHF 70 Milliarden rund 26% der gesamten Güterexporte.

Allgemeine Bemerkungen

Kurz:

- Die neue «top-down»-Reduktionsvorgabe von 2.5% pro Jahr bedeutet einen Paradigmenwechsel. Dieser gefährdet die Weiterführung des Zielvereinbarungssystem mit Verminderungsverpflichtung (ZVS). Das ist für die Industrie inakzeptabel.
- Unternehmen, welche prozessbedingt mangels fossilfreier Alternativen weiterhin auf Erdgas angewiesen sind, werden für ihre Vorleistungen bestraft und «de facto» vom ZVS ausgeschlossen. Es war nie die Absicht des Gesetzgebers, mit neuen, viel zu strengen Anforderungen bisher teilnehmende Unternehmen aus dem System hinauszudrängen.

- Die Teilnahme am ZVS mit Befreiung von der CO₂-Abgabe hat vielen Industriefirmen Investitionen in den Klimaschutz ermöglicht, ohne damit ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu gefährden. Ohne dieses «Gleichgewicht» wird der Industriestandort Schweiz auf Spiel gesetzt.

Die Weiterführung des erfolgreichen Zielvereinbarungssystem ist ernsthaft gefährdet.

Mit Erstaunen und grossem Unverständnis nehmen wir im Entwurf der CO₂-Verordnung Kenntnis von fundamentalen Änderungen im Zielvereinbarungssystem. Die neuen Vorgaben bedeuten einen Paradigmenwechsel, der für den Industriestandort Schweiz inakzeptabel ist. Insbesondere Branchen, welche prozessbedingt noch nicht auf Substitute ausweichen können, werden auch weiterhin auf fossile Brennstoffe angewiesen sein. Dies gilt namentlich für die Metallindustrie, welche teilweise weiterhin auf nicht elektrifizierbare, gasbefeuerte Hochtemperatur-Prozesswärme angewiesen ist. Die neuen Anforderungen bedeuten für diese Unternehmen einen «de-facto»-Ausschluss aus dem Zielvereinbarungssystem.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie wird stark beeinträchtigt, damit steigt das «Carbon-Leakage»-Risiko.

Die Stärke des bisherigen Zielvereinbarungssystems begründete sich in einer firmenspezifischen Ausgewogenheit zwischen der Umsetzung von Emissionsreduktionen und der wirtschaftlichen Tragbarkeit entsprechender Investitionen. Auch die Umsetzung von sogenannt «wirtschaftlichen Massnahmen» erfordert bei den Unternehmen finanzielle Mittel, welche über die kerngeschäftsrrelevanten Investitionen hinaus bereitgestellt werden müssen. Die Befreiung von der CO₂-Abgabe in Kombination mit der Rückverteilung aus dem CO₂-Abgabenertrag hat massgeblich dazu beigetragen, dass Investitionen in den Klimaschutz überhaupt möglich wurden, ohne gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu gefährden. Ein pragmatischer, nachweislich erfolgreicher Ansatz, um inländische Emissionsreduktionen umzusetzen und gleichzeitig «carbon-leakage» vorzubeugen. Dieses Gleichgewicht wird mit dem neuen Regime aufs Spiel gesetzt. Betroffene Industriefirmen können prozessbedingt die neu geforderten Emissionsreduktionen nicht realisieren. Dann werden Sanktionszahlungen fällig oder es entfällt die Befreiung von der CO₂-Abgabe. Somit besteht das Risiko, dass diese Betriebe am Standort Schweiz aufgeben müssen. Denn mangels fossilfreier Alternativen für die Erzeugung von Hochtemperatur-Prozesswärme sind diese weiterhin auf Erdgas angewiesen. Volkswirtschaftlich betrachtet kommt es zu einer von der Politik verursachten Deindustrialisierung. Das wird niemand ernsthaft wollen.

Gesetzgeber will Kontinuität bei Emissionsreduktionen, aber keinen Paradigmenwechsel.

Die neuen Anforderungen und Vorgaben im Zielvereinbarungssystem entsprechen einem Paradigmenwechsel. Weg vom erfolgreichen bottom-up-Ansatz, wo gemeinsam mit den Firmen wirtschaftliche Massnahmen in einer Zielvereinbarung festgehalten und verbindlich umgesetzt wurden, soll neu ein Top-down-Ziel von jährlich mindestens minus 2.5% CO₂-Emissionen gelten (unabhängig von der Massnahmen-Wirtschaftlichkeit). Damit wird das Konzept der bottom-up-Zielvereinbarung ausgehebelt. Der Wille des Gesetzgebers war, die Wirkung aus dem Instrument der Zielvereinbarungen zu erhöhen, indem neu allen Unternehmen der Zugang zum System der Zielvereinbarungen gewährt wird. Es war nie die Absicht des Gesetzgebers, mit neuen, viel zu strengen Anforderungen bisher teilnehmende Unternehmen aus dem System hinauszudrängen.

Neue Vorgaben im Zielvereinbarungssystem für bestimmte Sektoren nicht erfüllbar.

Schwer vermeidbare Emissionen können nur mit hohen Investitionen in neue Infrastrukturen reduziert werden. Mit daraus resultierenden sprunghaften Emissionsreduktionen lassen sich höchstens zufällig Absenkpfade mit jährlichen Reduktionszielen einhalten. Entscheidend für den Investitionszeitpunkt ist überdies zum einen die Abschreibungsdauer resp. der Restwert der bestehenden Infrastruktur, die Kosten der neuen Infrastruktur und natürlich grundsätzlich die Verfügbarkeit von

neuen, klimaverträglichen Technologien und Energieträgern. Der Zugang zum Zielvereinbarungssystem mit Verminderungsverpflichtung muss für alle bisherigen Teilnehmenden weiterhin möglich sein. Die neuen Vorgaben dürfen nicht dazu führen, dass Betreiber von Anlagen mit Hochtemperatur-Prozesswärme mangels technischer Alternativen zum Erdgas künftig «de-facto» aus dem ZV-System mit Verminderungsverpflichtungen ausgeschlossen werden.

Neu teilnehmende Unternehmen fordern, bisher Teilnehmende nicht überfordern.

Das Zielvereinbarungssystem sollte unternehmerische Anreize setzen, um wirksame Klimaschutzmassnahmen umzusetzen und mit der Befreiung von der CO₂-Abgabe gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit nicht zu beeinträchtigen. Deshalb muss bei den Anforderungen berücksichtigt werden, ob ein Unternehmen in einer vergangenen Periode bereits eine Verminderungsverpflichtung abgeschlossen hat und es folglich mit einer bereits reduzierten, viel anspruchsvolleren «Baseline» in eine neue Verpflichtung startet. Für Unternehmen, die erstmalig eine Verminderungsverpflichtung abschliessen, dürfen strengere, aber dennoch realistische und wirtschaftlich tragbare Anforderungen definiert werden. Firmen dürfen für bisherige Reduktionsanstrengungen nicht benachteiligt werden, indem bereits reduzierte Emissionen, resp. die tiefere «Baseline» als negative Hypothek in neue Verpflichtungen einfließen. «Trittbrettfahrer», die bisher keine Massnahmen umgesetzt haben, würden sonst für ihr bisheriges Abseitsstehen belohnt.

Die Industrie ist darauf angewiesen, dass leitungsgebundenes, importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz nachweislich als erneuerbare Energie anerkennt und als Emissionsreduktion anrechenbar ist.

Dafür bedarf es weiterer zwischenstaatlicher Vereinbarungen zur Übertragung von CO₂-Verminderungen in die Schweiz. Dies ist für wesentliche Industriebereiche eine Voraussetzung, um ihre Klimaziele zu erreichen. Die Wirtschaft fordert, dass der Bund rasch neue Handlungsoptionen schafft, z.B. indem möglichst schnell entsprechende Vereinbarungen mit Grossbritannien und Dänemark abgeschlossen werden. Die bereits hohen gesetzlichen Anforderungen an die Anrechenbarkeit importierter erneuerbarer Gase an die Klimabilanz werden in der vorliegenden Verordnung mit einem nicht praktikablen, äusserst aufwendigen und jeweils Einzelfallbezogenen Gesuchsverfahren noch unnötig verschärft. Will das BAFU einen «toten Artikel» vermeiden, müssen Doppelzählungen von Emissionsverminderungen rasch mit zwischenstaatlichen Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz ausgeschlossen werden. Sobald diese Vereinbarungen bestehen, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden.

Detailbemerkungen

Änderungsantrag zu Art. 66a Abs. 1

¹ *Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:*

- a. *eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel);~~ oder*
- b. *eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält,*

mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

Begründung:

Das Mindestziel von minus 2.5% Emissionen pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit identifizierten Massnahmen als Voraussetzung für eine Verminderungsverpflichtung gilt. Wenn eine «top-down» definierte Emissionsreduktion von mindestens 2.5% pro Jahr vorgegeben wird, erübrigt sich eine aufwändige, von den realen, technischen Möglichkeiten abgeleitete «bottom-up» erstellte Zielvereinbarung. Ferner ist eine so hohe Emissionsreduktion nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess erreichbar. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen (z.B. für die Erzeugung von Hochtemperatur-Prozesswärme in der Metallindustrie), welche in bisherigen Zielvereinbarungen bereits viele Massnahmen umgesetzt haben, ist ein «Top-Down»-definiertes Ziel, welches technische Realitäten nicht berücksichtigt, nicht erreichbar.

Viele Technologien (CCS, Wasserstoff oder Derivate wie synthetisches Methan) die eine Reduktion von schwer vermeidbaren Emissionen im Bereich Hochtemperatur-Prozesswärme ermöglichen, werden in den kommenden Jahren – also während der nächsten Verpflichtungsperiode – noch nicht verfügbar sein. Bei neuen Verminderungsverpflichtungen muss folglich dringend zwischen unterschiedlichen Ausgangslagen und Handlungsoptionen differenziert werden. Gelingt dies nicht, werden Unternehmen, welche weiterhin auf Hochtemperatur-Prozesswärme angewiesen sind, neu faktisch vom Zielvereinbarungssystem ausgeschlossen. Zum einen, weil kurz- und mittelfristig keine fossilfreien Alternativen Brennstoffe oder gleichwertige elektrische Prozesse zur Verfügung stehen und weil zum anderen lange Abschreibungsdauern von Ofenanlagen keinen vorzeitigen, auf die Laufzeit einer Verminderungsverpflichtung abgestimmten Anlagenersatz erlauben.

Eventualiter (zum Änderungsantrag zu Art. 66a Abs 1:

Änderungsantrag zu Art. 66a (neuer) Abs. 4 (→ neuer Artikel)

4 Betreiber von Anlagen, die eine Verminderungsverpflichtung erneuern, können auf Gesuch hin die Emissionsreduktion von mindestens 2.5 Prozent pro Jahr unterschreiten, wenn sie im Dekarbonisierungsplan nachweisen, dass für die Dauer der neu abzuschliessenden Verminderungsverpflichtung...:

- a. keine fossilfreien, technischen Alternativen für prozessbedingte Emissionen verfügbar sind, oder***
- b. aufgrund von unvollständig abgeschriebenen Anlagevermögen keine Investitionen in neue Infrastrukturen getätigt werden können.***

Begründung:

Dieser neue Absatz 4 soll dem Umstand Rechnung tragen, dass Unternehmen für den Abschluss einer Verminderungsverpflichtung stark unterschiedliche Ausgangslagen resp. Reduktionspotenziale aufweisen. Unternehmen, die bereits mindestens eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind, haben schon massgeblich Emissionen reduziert und somit die grössten Reduktionspotenziale ausgeschöpft. Wegen diesen bisherigen Klimaschutz-Vorleistungen haben diese Unternehmen heute eine tiefere «Baseline», was sich negativ auf den Abschluss einer neuen Verminderungsverpflichtung auswirkt. Unternehmen, die im Rahmen der Öffnung des Zielvereinbarungssystems erstmalig eine Verminderungsverpflichtung eingehen verfügen hingegen noch über «low hanging fruits» und können die Anforderungen eher erfüllen. Art. 66a darf also nicht alle Unternehmen über den gleichen Kamm scheren, son-

dem muss zwischen bereits erfolgten Reduktionsleistungen einerseits und noch hohen Reduktionspotenzialen andererseits differenzieren. Es muss verhindert werden, dass Unternehmen für ihr bisheriges Engagement bestraft und schlechter gestellt werden als solche, die erstmalig eine Verminderungsverpflichtung abschliessen.

Ferner ist das Emissionsreduktionspotenzial innerhalb verschiedener Industriesektoren sehr unterschiedlich. Während z.B. in niedrigeren Temperaturbereich bis ca. 150 Grad Celsius mit Hochtemperatur-Wärmepumpen technische Alternativen zur fossilen Wärmeerzeugung bereits verfügbar sind, gibt es für Prozesswärme über 500 und bis weit über 1000 Grad Celsius für die nicht elektrifizierbaren Anwendungsbereiche keine verfügbaren Substitute zum Gasofen resp. Gasbrenner. Der neue Absatz 4 soll auch diese technische Realität berücksichtigen und vermeiden, dass die generellen Vorgaben für einzelne Industriesektoren mangels klimafreundlicher Alternativen gar nicht erfüllbar sind. Neben dem Fehlen von fossilfreien Brennstoffen oder neuen Technologien sollen zudem auch zentrale, betriebswirtschaftliche Aspekte, wie das in Anlagen gebundene, noch nicht abgeschriebene Kapital, berücksichtigt werden. Gerade wegen den sehr stark steigenden Anforderungen müssen die Verminderungsverpflichtungen die unterschiedlichen und teils sehr eingeschränkten Handlungsoptionen in verschiedenen Industriesektoren berücksichtigen. Gelingt dies nicht, werden z.B. Unternehmen, welche weiterhin auf Hochtemperatur-Prozesswärme angewiesen sind, faktisch vom Zielvereinbarungssystem ausgeschlossen. Zum einen, weil kurz- und mittelfristig keine fossilfreien Alternativen Brennstoffe oder gleichwertige elektrische Prozesse zur Verfügung stehen und weil zum anderen – je nach Investitionszyklus – lange Abschreibungsdauern von Ofenanlagen keinen vorzeitigen, auf die Laufzeit einer Verminderungsverpflichtung abgestimmten Anlagenersatz erlauben.

Änderungsantrag zu Art. 66a Abs. 3

³ Für die Festlegung des Treibhausgas-effizienzziels oder des Massnahmenziels werden alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu ~~sechs~~ vier Jahren berücksichtigt. Bei Infrastrukturmassnahmen, insbesondere bei Massnahmen an Gebäuden, an langlebigen Anlagen und an Anlagen, die auf mehrere Produkte oder Prozesse ausgerichtet sind, gilt eine Amortisationsdauer von bis zu ~~zwölf~~ acht Jahren.

Begründung:

Die deutlich gestiegenen Energiepreise führen zusammen mit der Kostendegression bei neuen Technologien dazu, dass die Unternehmen auch bei gleichbleibenden Wirtschaftlichkeitskriterien resp. bei gleicher Amortisationsdauer wesentlich mehr Massnahmen umsetzen müssen. In Zukunft dürften zudem die CO₂-Abgaben weiter steigen. Vor dieser Entwicklung ist diese drastische Erhöhung der «Payback»-Zeiten nicht akzeptabel. Diese Vorgaben belasten die Investitionsbudgets der sich im internationalen Wettbewerb befindenden Unternehmen zu stark. Die viel zu strengen Vorgaben sind kontraproduktiv, weil damit zum einen das Zielvereinbarungssystem für neue Unternehmen zu wenig attraktiv ist und weil zum anderen Firmen nach entsprechenden Kalkulationen und einer Risiko-Abwägung keine neue Verminderungsverpflichtung abschliessen. Eine höchst unbefriedigende Entwicklung, ist doch rasch wirksamer Klimaschutz notwendig.

Änderungsantrag zu Art. 67

Eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel können die folgenden Betreiber von Anlagen eingehen:

- a. Betreiber, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von mindestens **500 100** Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben; oder
- b. Betreiber, die nach Artikel 39 EnG die Rückerstattung des Netzzuschlags beantragen wollen.

Änderungsantrag zu Art. 68

Eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel können Betreiber von Anlagen eingehen, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von **in der Regel** maximal 1500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben.

Begründung zu Art 67 und 68:

Die Grenzwerte in tCO₂ die für eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel oder für eine mit Massnahmenziel qualifizieren, sind willkürlich gesetzt. Die gewählten Grenzwerte führen dazu, dass Unternehmen in der neuen, nächsten Periode plötzlich vom bisher erfolgreich angewendeten Modell in das andere wechseln müssen. Die Grenzwerte sind daher aus der Verordnung zu entfernen und auf Stufe Vollzugsmitteilung zu regeln.

Eventualiter muss der Grenzwert für das Treibhausgas-effizienzziel in Art. 67, Abs. a auf mindestens 100 Tonnen reduziert werden und der Grenzwert für das Massnahmenziel wie bisher mit «in der Regel» definiert werden. Gerade im Bereich zwischen 100 bis 500 Tonnen CO₂eq pro Jahr gäbe es viele Unternehmen, die eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel eingehen können.

Änderungsantrag zu Art. 68a Abs.2

² Die Zielvereinbarung der Gemeinschaft nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG muss alle Standorte der beteiligten Betreiber, ~~jedoch höchstens 50 Standorte~~ umfassen.

Begründung:

Die Beschränkung der maximalen Standorte auf 50 ist willkürlich und eine nicht nachvollziehbare Verschlechterung der aktuellen Situation. Diese Einschränkung verhindert unter Umständen die Fortführung von gut funktionierenden und die Bildung von neuen Emissionsgemeinschaften. Entsprechend ist diese Einschränkung auf maximal 50 Standorte zu streichen.

Änderungsantrag zu Art. 69 Bst. 6 (→neuer Absatz)

⁶ **Zielvereinbarungen resp. Verminderungsverpflichtungen werden grundsätzlich innerhalb von maximal 3 Monaten nach deren Einreichung durch den Anlagenbetreiber auditiert.**

Begründung:

Für die Einhaltung einer Verminderungsverpflichtung sind bei den Unternehmen zunehmend grössere aus der Unternehmensstrategie abgeleitete Investitionen notwendig. Dies setzt Planungs- und Investitionssicherheit voraus. Diese ist nicht gegeben, wenn Zielvereinbarungen erst irgendwann innerhalb ihrer 10 Jahre-Laufzeit auditiert werden. Eine Verminderungsverpflichtung muss unbedingt bis spätestens 3 Monate nach ihrer Einreichung auditiert werden. Eine spätere, nachträgliche Korrektur oder rückwirkende Anpassung einer Verminderungsverpflichtung durch das BAFU muss ausgeschlossen werden.

Änderungsantrag zu Art. 69 Bst. 7 (→neuer Absatz)

⁶ **Massnahmen können aus einer Zielvereinbarung resp. Verminderungsverpflichtung herausgelöst werden, wenn diese im Rahmen anderer Förderinstrumente des Bundes umgesetzt werden.**

Begründung:

Um Doppelförderungen zu verhindern, dürfen Massnahmen, für die eine Finanzhilfe nach Artikel 6 KIG gewährt wurde, gemäss Art. 72d nicht in die Definition des Verminderungsziels einfließen. Unternehmen müssen aber die Flexibilität haben, Finanzhilfen nach KIG für eine Massnahme zu beantragen, welche bereits vorgängig im Rahmen einer Zielvereinbarung identifiziert wurde. Es muss möglich sein, diese Massnahme aus der Zielvereinbarung herauszulösen und durch eine Ersatzleistung zu kompensieren.

In Anbetracht der schnellen und dynamischen technischen Entwicklungen sowie sich rasch ändernden Marktbedingungen ist es für Unternehmen unerlässlich, ihre Fahrpläne und Verminderungsverpflichtungen möglichst flexibel anpassen zu können. Dies ermöglicht ihnen, auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse, technische Fortschritte oder Änderungen in der regulatorischen Umgebung zu reagieren. Letztlich unterstützt diese Flexibilität nicht nur die Unternehmen selbst, sondern auch die Erreichung übergeordneter Umweltziele, indem sie Anreize für Innovation und nachhaltige Entwicklung schafft.

Änderungsantrag zu Art. 72b (→ Artikel streichen)

~~Der Dekarbonisierungsplan muss von einer registrierten Beraterin oder einem registrierten Berater nach Artikel 9 der Klimaschutz-Verordnung vom xx.yy.zzzz verifiziert werden.~~

Begründung:

Der Artikel 72b ist zu streichen, auf eine Verifizierung der Dekarbonisierungsfahrpläne bei Dritten ist zu verzichten. Da entsprechende Fahrpläne mit Unterstützung von bereits zertifizierten Beratern erstellt werden, reicht in Analogie zu den Zielvereinbarungen eine einfache Verifizierung seitens BAFU/BFE aus. Es ist nicht akzeptabel, dass die Verwaltung über ihren Registrierungsprozess Verifizierungsberater bestimmt, welche die von den Unternehmen bereits mit registrierten Beratern erstellten Fahrpläne erneut zulasten der Unternehmen verifizieren.

Änderungsantrag zu Art. 72d Bst. b

Nicht an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden:

*b. **Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e** gewährt wurden.*

Begründung:

Gemäss Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990 (SuG) sind lediglich Doppelförderungen durch den Bund ausgeschlossen. Entsprechende Beiträge von Kantonen oder Gemeinden müssen zulässig sein.

Änderungsantrag zu Art. 72e

¹ *Hat ein Betreiber das in der Verminderungsverpflichtung festgelegte Treibhausgaseffizienz- oder Massnahmenziel in der Zeitspanne 2025–2030 **oder 2030-2040** nicht erreicht, so kann er sich auf Gesuch hin nationale und internationale Bescheinigungen im Umfang von ~~2.5~~ **4.5** Prozent der Treibhausgasemissionen der Jahre 2025–2030 **oder 2030-2040** an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung anrechnen lassen.*

Begründung:

Ein flexibler Mechanismus zur Zielerreichung in Form von Anrechnung von Bescheinigungen ist gemäss Verordnungsentwurf nur bis 2030 vorgesehen. Diese Möglichkeit muss zwingend auch für die Teilperiode 2030-2040 gelten, weil entsprechende Flexibilität gerade bei drastisch höheren Reduktionsvorgaben an Bedeutung gewinnt. Entsprechend ist es auch nicht angebracht, bei einer deutlichen Erhöhung der Reduktionsziele gleichzeitig den Umfang von anrechenbaren Bescheinigungen zu reduzieren. Der Wert muss daher wie bisher bei 4.5% festgesetzt werden.

Änderungsantrag zu Art. 92d Abs. 3

³ **Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen. Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen.**

Begründung:

Gemäss Art. 15 Abs. 3 CO₂-Gesetz ist ein Übertragungsnachweis bzgl. der Emissionsverminderung zu erbringen. Auf weitere Formalitäten, die administrative Hürden bedeuten und Zusatzaufwand auslösen ist zu verzichten.

Änderungsantrag zu Art. 92e Abs. 2 (→ Artikel streichen)

² **Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.**

Begründung:

Es braucht keine zusätzliche Prüfung durch das BAFU, wenn eine Übertragungsnachweis des Partnerstaates gemäss Art. 92 Abs. 3 vorliegt.

Änderungsantrag zu Art. 92f Abs. 1 (neuer) Bst. c (→ neuer Artikel)

b. Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.

Begründung:

Die Schweiz muss rasch mit weiteren Drittstaaten (oder der EU) Vereinbarungen zur Übertragung von CO₂-Verminderungen abschliessen. Für diesen Fall muss die Verordnung auch eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Änderungsantrag zu Art. 113c Abs.1

¹ ~~Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.~~

Begründung:

Der Gesetzgeber hat sich klar für eine grundsätzliche Förderung erneuerbarer Gase ausgesprochen, insbesondere von Algen, welche das Gas ins Gasnetz einspeisen (siehe Art. 34a Abs. 1 Bst. d rev-CO₂-Gesetz). Die Beschränkung auf Biomethan ist nicht technologieneutral, widerspricht dieser Vorgabe und muss daher gestrichen werden.

Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen und dem erheblichen Anteil an den CO₂-Abgaben, welche die Schweizer Gasverbraucher und Gasversorger auf dem Weg zur klimaneutralen Gasversorgung auf das verbleibende fossile Gas entrichten, ist der vorgesehene Anteil von CHF 5 Mio. an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von CHF 45 Mio. ungenügend. Ein höherer Beitrag würde die Verfügbarkeit von erneuerbaren Gasen im Netz auch für die Dekarbonisierung der Industrie erhöhen. Entsprechend müssen die Fördermittel auf jährlich CHF 10 Mio. erhöht werden.

Änderungsantrag zu Art. 127a, (neuer) Abs. 4 (→ neuer Artikel)

⁴ Für Massnahmen nach Art. 127a werden maximal 10% der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen verwendet.

Begründung:

Bei der Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten muss der Fokus insbesondere auf zusätzlichen Emissionsreduktionen, resp. bei der Finanzierung der notwendigen Transportinfrastrukturen zum Abtransport von abgeschiedenem CO₂ liegen. Entsprechend sind die Erlöse hauptsächlich für Massnahmen in Anlagen im EHS zu verwenden, also für Massnahmen nach Art. 127c.

Änderungsantrag zu Art. 127b (neuer) Abs. 3 (→ neuer Artikel)

³ Können für ein Vorhaben im Bereich Anpassungsmassnahmen und Vermeidung von Schäden auch andere staatliche Subventionen beansprucht werden, ist eine zusätzliche Förderung gemäss Art. 127a unzulässig.

Begründung:

Um die Konsistenz zu anderen Fördersystemen sicher zu stellen, sind keine Mehrfachforderungen möglich, Mitnahmeeffekte sind auszuschliessen.

Kommentar zu Art. 127c

Gemäss erläuterndem Bericht heisst es zu Art. 127c: « [...] nicht zu einer erheblichen Dekarbonisierung tragen Massnahmen bei, die zu einem höheren Stromverbrauch führen, sofern der Strom aus fossilen Quellen stammt. Entsprechend sind die Stromeinkäufe aus nicht fossilen Quellen mit Herkunftsnachweisen zu belegen.»

Die Pflicht, mittel- und langfristig nur noch erneuerbaren Strom zu liefern liegt per Gesetz beim Elektrizitätslieferanten. Ferner wird die Transformation des Strommix' bei den Elektrizitätsversorgern (ca. 95% öffentlich-rechtliche Unternehmen mit «Dekarb-Eigentümerstrategien») bereits mit zusätzlichen Abgaben von Verbrauchern finanziert. Eine zusätzliche Forderung nach Verwendung von Grünstrom im Rahmen von Dekarbonisierungsprojekten ist daher nicht legitim und reduziert die Anreize zur Umsetzung von Elektrifizierungsprojekten deutlich. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Anhang 3.

Änderungsantrag zu Art. 26b Abs. 2

² Als erneuerbare synthetische Treibstoffe nach Artikel 11a des CO₂-Gesetzes gelten **erneuerbare Treibstoffe, die:**

- a. **erneuerbare Treibstoffe, die** unter Verwendung anderer erneuerbarer Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden **mit Ausnahme von...**
- b. ~~für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden.~~ **Pflanzenöle, die durch Hydrierung, also eine katalytische Reaktion mit Wasserstoff, in Kohlenwasserstoffe (HVO) umgewandelt wurden;**

Begründung:

Ohne Fördermechanismen können Treibstoffe biogenen Ursprungs heute noch nicht mit den konventionellen Energieträgern konkurrenzieren. Biotreibstoffe stellen jedoch eine sehr wirkungsvolle, technisch etablierte und akzeptierte Klimaschutzmassnahme dar, deren Potenzial in der Schweiz noch lange nicht ausgeschöpft ist. Der Anteil der Biotreibstoffe am gesamten Treibstoffabsatz liegt in der Schweiz mit knapp 4% deutlich tiefer als der EU27-Durchschnitt. Mit dem Änderungsantrag könnte in der Schweiz der Markt des synthetischen Treibstoffs HVO weiterentwickelt werden. Damit wäre eine Überbrückung möglich bis zum Markthochlauf synthetischer Energieträger nicht-biogenen Ursprungs.

Änderungsantrag zu Anhang 3:

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

[...]

- f. ~~Strom als Brennstoffersatz für Prozesswärme; ausgenommen ist die Verwendung in Wärmepumpen oder~~ wenn die Herkunft des verwendeten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen garantiert wird **oder wenn die Verwendung von CO₂-belastetem Strom nachweislich eine erhebliche CO₂-Verminderung im Vergleich zur Verwendung fossiler Brennstoffe resultiert;**

Begründung:

Die Elektrifizierung von Prozesswärme ist sehr Investitionskostenintensiv, insbesondere im Hochtemperaturbereich von 400 bis weit über 1000 Grad, wo keine Wärmepumpen verfügbar sind. Es ist nicht nachvollziehbar, warum hier die mit Wärmepumpen elektrifizierbaren niedri-

gen Temperaturbereiche bessergestellt werden als die Elektrifizierung von hohen Temperaturen. Um Anreize für entsprechende Investitionen zu setzen, müssen die Hürden für die Elektrifizierung der HT-Prozesswärme reduziert werden, resp. sind zwingend gleich lange Spiesse wie bei den Wärmepumpen nötig. Die Regelung unter Bst. f entspricht einer nicht nachvollziehbaren Diskriminierung der Elektrifizierung von HT-Prozesswärme im Vergleich zu Wärmepumpen. Die vorgeschlagene Änderung soll insbesondere mehr Anreize schaffen für die Elektrifizierung der HT-Prozesswärme. Überdies haben die Elektrizitätsversorger selbst die Pflicht, mittel- und langfristig nur noch erneuerbaren Strom herzustellen. Dafür werden sie bereits durch die Verbraucher mit zusätzlichen Abgaben entschädigt. Eine explizite «Grünstrom-Pflicht» in Kombination mit Elektrifizierungsmaßnahmen auf Verbraucherseite ist deshalb unverständlich und obsolet.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Philipp Bregy gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Stefan Brupbacher
Direktor



Philipp Bregy
Ressortleiter Energie

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
3063 Ittigen

per E-Mail als Word und .pdf an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Anne Wolf
Director Public Affairs and
Communications

Swisspower AG
Schweizerhof-Passage 7
3011 Bern

Telefon +41 44 253 82 18
anne.wolf@swisspower.ch
www.swisspower.ch

15. Oktober 2024

Stellungnahme der Swisspower AG: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für diese Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen des neuen CO₂-Gesetzes Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

1. Allgemeine Beurteilung

Die Swisspower AG (Swisspower) ist eine strategische Allianz von 21 Schweizer Stadtwerken und regionalen Unternehmen der Versorgungswirtschaft. Wir engagieren uns als progressive Kraft in der Energiewirtschaft und stehen ein für das Ziel der Klimaneutralität bis 2050. Eine Massnahme davon ist der Swisspower Masterplan 2050, zu welchem sich unsere Stadtwerke verpflichtet haben.

Für Swisspower spielt für die Dekarbonisierung neben der Elektrifizierung die Sektor-kopplung eine massgebliche Rolle. Das abgestimmte und intelligente Zusammenspiel von Strom, Wärme und Gas liegt im Zentrum einer zukunftsgerichteten Energieversorgung. Die Stadtwerke leisten ihren vollen Einsatz dafür.

Im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 müssen alle Verbrauchssektoren, also auch Gebäude, Verkehr, Industrie und Landwirtschaft ihre Emissionen auf netto null ausgerichtet sein. Demzufolge müssen in allen Sektoren wirksame Massnahmen umgesetzt werden. Um dieses Ziel gemäss Plan zu erreichen, müssen die Massnahmen und die damit verbundenen Prozesse einfach umsetzbar, praxistauglich, wirtschaftlich und mit vertretbarem Aufwand erreichbar sein. Entsprechend beantragt Swisspower in Abstimmung mit ihren Partnerverbänden verschiedene Änderungen am vorgeschlagenen Instrumentarium.

Im CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 sind erstmals staatliche Unterstützungen für Anlagen zur Erzeugung und Einspeisung von erneuerbaren Gasen vorgesehen. Swisspower

begrüssst diese Entwicklung ausdrücklich. Die unten und im Folgekapitel genannte Änderungsanträge sollen insbesondere dazu beitragen, die Anreizwirkung und die Wirtschaftlichkeit der Anlagen zu verbessern.

Das Gesetz sieht zudem die Möglichkeit vor, dass sich Unternehmen im Emissionshandelssystem und solche mit Verminderungsverpflichtung, erneuerbares Gas als Verminderungsleistung anrechnen lassen können. Die CO₂-Verordnung präzisiert die Umsetzung dieser beiden Instrumente. Swisspower hat die folgenden Punkte mit Partnerverbänden abgestimmt und adressiert diese in ihrer Stellungnahme.

2. Stellungnahme

Klar definierte, aber durchlässige Systeme zur Verminderung von CO₂ notwendig

Da es verschiedene und teilweise bereits etablierte Reduktionssysteme und entsprechende Zertifikate (Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate, Herkunftsnachweise Strom sowie Brenn- und Treibstoffe, nationale und internationale Bescheinigungen) gibt, ist es besonders wichtig, dass diese sowie deren Ziele klar definiert und umsetzbar sind. Die Erstellung, die Validierung, internationale Anerkennung und der Austausch dieser Zertifikate müssen einfach und möglichst automatisiert erfolgen können. Der Handel mit diesen Zertifikaten muss ausreichend liquide sein. Auch soll er, wenn immer möglich, durchlässig sein: Zertifikate sollen, wo sinnvoll, ineinander überführbar sein. Eine reduzierte Einheit CO₂ ist schliesslich eine reduzierte Einheit CO₂, unabhängig davon, mit welchem System sie erreicht wurde.

Es stellt sich insbesondere die Frage, ob die oben umschriebenen Anforderungen für internationale Bescheinigungen genügend gegeben sind. Der Prozess und der damit verbundene Aufwand, internationale Bescheinigungen oder Herkunftsnachweise von Brenn- und Treibstoffen zu erhalten, scheint unklar und nicht praxistauglich. Die Vorgaben müssen verständlich und präzise sein. Die in Aussicht gestellte Vollzugsmitteilung des BAFU (Erläuterungen zu Art. 92f) muss zur Klarheit und Praktikabilität beitragen.

Anerkennung erneuerbarer Gase auf Augenhöhe mit anderen erneuerbaren Energien

Swisspower sieht in den vorliegenden Verordnungen Verbesserungspotenzial für die Ermöglichung einer erfolgreichen Dekarbonisierung der Gasversorgung. Dieses liegt insbesondere in der Anerkennung erneuerbarer Gase als erneuerbare Energien. Während wir begrüßen, dass die inländische Förderung angegangen wird, wird die Gelegenheit versäumt, eine griffige Importlösung zu formulieren. Statt eine verfügbare und dank dem neuen HKN-Register transparent abbildbare erneuerbare Energie nutzbar zu machen, übernimmt die CO₂-Verordnung die komplizierte Logik der Emissionskompensation. Anstatt das europäische Gasnetz, an welches die Schweiz angeschlossen ist, wie in der EU üblich als ein Massenbilanzsystem anzuerkennen, verpasst es die neue Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV), den leitungsgebundenen Import eines Gemischs aus fossilem und erneuerbarem Gas mit dem Ziel der Anerkennung des erneuerbaren Anteils zu regeln.

Anschluss an den europäischen Emissionshandel nicht verlieren

Die EU erweitert ab 2027 ihr bestehendes Emissionshandelssystem (EHS) auf weitere Sektoren, um die EU-Klimaziele für 2030 und darüber hinaus zu erreichen. Das Emissionshandelssystem 2 (EHS2) soll sicherstellen, dass die CO₂-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Gebäudeheizung kosteneffizient reduziert werden. Diese Sektoren waren bisher nicht in das ursprüngliche EU-Emissionshandelssystem integriert. Die Einführung des EHS2 wird voraussichtlich schrittweise erfolgen, um den betroffenen Sektoren Zeit zu geben, sich anzupassen. Mit Blick auf die bestehende Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU und die Einführung des CBAM-Mechanismus in der EU ist es angezeigt, die Äquivalenz der Schweizer Regulierung zu überprüfen, um Nachteile für die Schweiz zu verhindern. Es ist von zentraler Bedeutung, dass das Emissionshandelssystem nach wie vor mit dem Emissionshandelssystem der Schweiz gekoppelt und die Gleichwertigkeit der Schweizer Massnahmen im Rahmen des EU-CBAM anerkannt bleiben.

Fördermittel

Swisspower begrüsst Einführung der Förderung von Anlagen zur Erzeugung und Einspeisung erneuerbarer Gase durch den Bund. Wir möchten dennoch unser starkes Bedauern über die ausserhalb des Verordnungstextes kommunizierte Zuteilung der Fördermittel zum Ausdruck bringen.

Die unter Artikel 113c bereitgestellten Finanzmittel sind zwar nicht Gegenstand der vorliegenden Verordnung, sondern sind in Art. 34a des revidierten CO₂-Gesetzes sowie im Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025-2030 (BBI 2024 1776) festgelegt. Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen, ist die geplante Förderung von 5 Mio. Franken (vgl. Foliensatz des Webinars vom 22. Aug. 2024, Folie 8 im Kapitel «Förderungen I») am jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von 45 Mio. Franken nicht akzeptabel. Ein höherer Beitrag würde die Verfügbarkeit von erneuerbaren Gasen im Netz auch für industrielle Defossilisierungszwecke erhöhen. Swisspower beantragt eine massgebliche Erhöhung der Fördermittel auf jährlich 25 Mio. Franken.

Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Die IBTV ist für Swisspower insoweit bedeutend, als dass sie die Inverkehrbringung von inländisch produziertem oder physisch importiertem bzw. deklariertem erneuerbarem Gas regelt, sowie die ökologischen Anforderungen für die im CO₂-Gesetz neu geschaffene Möglichkeit zur Anrechnung von leitungsgebunden importiertem erneuerbarem Gas für Unternehmen im EHS und solche mit Verminderungsverpflichtung. Für den zur Erreichung der CO₂-Ziele der Schweiz weitaus grösseren Hebel, nämlich leitungsgebunden importiertes erneuerbares Gas als erneuerbare Energie zu anerkennen, schafft die IBTV vorläufig keine neuen Voraussetzungen. Dazu wäre zuerst übergeordnetes Recht, insbesondere das CO₂-Gesetz, anzupassen, wofür sich Swisspower zusammen mit anderen Branchenakteuren weiterhin einsetzen wird.

3. Änderungsanträge

3.1. Revision der CO₂-Verordnung

Art. 42 Freiwillige Teilnahme am EHS

Gemäss Art. 15 des revidierten Gesetzes können Betreiber von Anlagen, die eine bestimmte minimale Gesamtfeuerungswärmeleistung aufweisen, auf Gesuch hin am EHS teilnehmen. Die Kompetenz zur Festlegung der minimalen Gesamtfeuerungswärmeleistung wurde dem Bundesrat übertragen und soll gemäss Verordnungsentwurf 10 Megawatt betragen.

Swisspower zeigt sich mit dieser Schwelle einverstanden. Sie sollte für die gewünschte Öffnung des Instruments nicht höher angesetzt werden.

Art. 66a Abs. 1 Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down auf 2.5% pro Jahr festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch und auch nicht zielführend. Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar.

Swisspower stellt vor diesem Hintergrund folgenden Antrag:

¹ Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel);~~ oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Art. 72f Nichtberücksichtigung zusätzlicher Treibhausgasemissionen bei Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf

Swisspower begrüsst ausdrücklich die Überführung der im Hinblick auf eine mögliche Energiemangellage bisher befristeten Regelungen, wonach zusätzliche Treibhausgasemissionen, die bei einem Betreiber von Zweistoffanlagen in einem Brennstoffwechsel – der vom WBF oder UVEK empfohlen oder durch den Bundesrat verordnet wurde – begründet sind, bei der Erfüllung der Verminderungsverpflichtung nicht als Emissionen des Betreibers berücksichtigt werden. Gleiches soll für zusätzliche Treibhausgasemissionen gelten, die bei einem Betreiber von WKK-Anlagen infolge eines Reserveabrufs der Winterreserveverordnung vom 25. Januar 2023 (WResV) begründet sind.

Art. 92d-g Anrechenbarkeit von importiertem erneuerbarem Gas an Verminderungsleistungen

Swisspower begrüsst Bestrebungen, die dazu führen, leitungsgebunden importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie zu anerkennen. Wir sehen die neue Lösung im CO₂-Gesetz jedoch lediglich als einen ersten Schritt in diese Richtung, ermöglicht sie doch «nur» die Anrechenbarkeit von erneuerbarem Gas an Verminderungsleistungen von Anlagen im EHS und solchen mit Verminderungsverpflichtung (sektorische Einschränkung).

Die bereits hohen gesetzlichen Anforderungen werden in der vorliegenden Verordnung in einem derart aufwändigen projektbezogenen Gesuchsverfahren umgesetzt, dass die Praxistauglichkeit der Massnahme in Frage gestellt ist. Ziel müssen zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz sein, damit die CO₂-Verminderung der in die Schweiz exportierten erneuerbaren Gase grundsätzlich nur in der Schweiz angerechnet wird. Swisspower erwartet zusammen mit anderen Branchenakteuren von den Behörden, entsprechende Gespräche aufzunehmen. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden.

Swisspower stellt vor diesem Hintergrund folgende Anträge:

Die Abwicklung eines einzelnen Importprojektes, wie es der Verordnungsentwurf vorsieht, soll möglich sein, jedoch unter folgenden Anpassungen:

Anpassung von Art. 92d Abs. 3: Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen. Begründung: Diesen Nachweis verlangt das Gesetz (Art. 15 Abs. 3), aber keine weiteren Formalitäten.

Streichung von Art. 92e Abs. 2. Begründung: es braucht keine zusätzliche Prüfung durch das BAFU, wenn eine Bestätigung des Partnerstaates gemäss Art. 92 Abs. 3 vorliegt.

Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das

HKN-Register ermöglichen. Swisspower beantragt zu diesem Zweck, Art. 92f (Anrechnung der Verminderungsleistung) mit folgendem Absatz zu ergänzen:

Art. 92f Abs. 1 lit. c. (neu): Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung oder Bestätigung des Produktionslands zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.

Im Hinblick auf den Vollzug beantragen wir sodann, dass die interessierten Kreise in die Erarbeitung der vom BAFU zu verlangenden Gesuchsunterlagen miteinbezogen werden.

Art. 113c ff. Förderung von einspeisenden Biogasanlagen

Nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Erweiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 lit. d CO₂-Gesetz).

Synthetische Gase aus erneuerbarem Wasserstoff und CO₂ (Verwertung des zunehmenden Stromüberschusses im Sommer) sollten ebenfalls berücksichtigt werden.

Entsprechend beantragt Swisspower folgende **Anpassung von Art. 113c Abs. 1:** «Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.~~»

3.2. IBTV

Art. 2 Bst. c Massenbilanzierte erneuerbare Brenn- oder Treibstoffe

Diese Definition ermöglicht die Massenbilanzierung unterschiedlicher Nachhaltigkeitseigenschaften, nicht aber eines Gemisches von erneuerbaren und fossilen Brenn- oder Treibstoffen. Diese eingeschränkte Anwendung der Massenbilanzierung müsste auf die Entnahme von erneuerbarem Gas aus dem fossil-erneuerbaren Gasgemisch im europäischen Gasnetz ausgeweitet werden, sobald übergeordnetes Recht die Anrechenbarkeit dieses erneuerbaren Gases im Schweizer Treibhausgasregister erlaubt. Wir verweisen dazu auf die Definition der Massenbilanz gemäss EU-Durchführungsverordnung 2022/996, die Entwicklungen rund um die Union Database und die Vernehmlassungsantwort des VSG zu den Verordnungsbestimmungen für das neue Herkunftsnachweisregister (EnV/VHBT).

Gerne bedanken wir uns abschliessend nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Für erläuternde Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Swisspower AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "R. Kaufmann".

Ronny Kaufmann
CEO

A handwritten signature in black ink, appearing to read "A. Wolf".

Anne Wolf
Director Public Affairs and Communications



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Herr Bundesrat Albert Röstli
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: vnl-klima@bafu.admin.ch

Vernier/Genf, 16. Oktober 2024

Vernehmlassung 2024/57 über die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Position des TCS

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen rund 1,6 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zur titelvermerkten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Inhalt der Vernehmlassung sind die Ausführungsbestimmungen zum revidierten CO₂-Gesetz, welches das Parlament in der letzten Sommersession verabschiedet hat. Das CO₂-Gesetz enthält konkrete Massnahmen, um die klimapolitischen Ziele der Schweiz zu realisieren. Es tritt per Januar 2025 in Kraft.

Im Verkehrssektor werden die bestehenden Instrumente – die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die Emissionszielwerte für neue Fahrzeuge – weiterentwickelt. Hinzu kommen neue Förderungen im öffentlichen Verkehr, namentlich von internationalen Zugverbindungen (insb. Nachtzüge) und elektrisch angetriebenen Bussen sowie der schrittweise Abbau der Mineralölsteuerrückerstattung.

Der TCS hat die beschriebenen Instrumente im CO₂-Gesetz unterstützt. Entsprechend befürwortet er im Grundsatz die vorliegenden Ausführungsbestimmungen. Alle Sektoren, auch der Verkehr, müssen einen Beitrag leisten, wenn das ambitionierte Klimaziel «Netto-Null bis 2050» erreicht werden soll. Bei einzelnen Bestimmungen sieht der TCS dennoch Anpassungsbedarf, welcher nachstehend ausgeführt wird.

Sektoren-Richtwerte für die Verminderung der Treibhausgase (Art. 3 der CO₂-Verordnung)

Gemäss CO₂-Gesetz müssen die Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 gegenüber dem Referenzjahr 1990 halbiert werden. Darauf abgestimmt definiert die CO₂-Verordnung die Richtwerte für verschiedene Sektoren. Im Falle des Verkehrssektors sollen die Emissionen um 25 Prozent reduziert werden (Art.3).

Diese Emissionsreduktion für den Verkehrssektor entspricht gemäss Bundesrat dem Verminderungspotenzial der geplanten Massnahmen. Jedoch wurde versäumt, im CO₂-Gesetz zielführende Anreize für die individuelle Mobilität zu schaffen. Die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos wurde aus der Gesetzesvorlage gestrichen, obwohl insbesondere im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum weiterhin grössere Hürden bestehen. In diesem Sinne erscheint das Emissionsreduktionsziel für den Verkehrssektor zu ambitioniert (von -8% im Jahr 2022 auf -25% im Jahr 2030).

Der TCS betont, dass Konsumentinnen und Konsumenten nicht unverhältnismässig belastet werden dürfen. Der übergeordnete Rahmen im CO₂-Gesetz (Zielwerte für neue Fahrzeuge, max. 5 Rappen pro Liter für die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure) ist zwingend einzuhalten.

Zielwerte für neue Fahrzeuge (Art. 17 der CO₂-Verordnung)

Per CO₂-Gesetz werden die Zielwerte für neue Fahrzeuge weiter reduziert und auf schwere Nutzfahrzeuge (z. B. Lastwagen) ausgeweitet. Die Vernehmlassungsvorlage beinhaltet revidierte Vorgaben zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe für die Fahrzeugimporteure.

Der TCS begrüsst, dass der Bund – wie bereits im CO₂-Gesetz – auf einen Swiss Finish verzichtet und auf Verordnungsstufe keine Zwischenziele definiert. Damit verfolgt die Schweiz denselben Ansatz wie die EU. Nichtsdestotrotz ist Vorsicht geboten. Der europäische Automobilmarkt steht zurzeit unter enormen Druck. Es lässt sich nicht ausschliessen, dass die EU-Institutionen die Zielwerte oder sogar die kurz- und mittelfristigen Ziele überdenken werden. Angesichts unserer starken Abhängigkeit vom europäischen Automobilmarkt fordert der TCS den Bundesrat auf, die weitere Entwicklung der EU-Vorschriften zu überwachen und gegebenenfalls die in dieser Verordnung festgelegten Ziele zu überprüfen, um Divergenzen und einen Swiss Finish zu vermeiden.

Bei der individuellen Zielvorgabe sind gewisse Abzüge möglich. So können Fahrzeugimporteure eine rechnerische Erleichterung geltend machen, wenn ihr Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen einen bestimmten Schwellenwert übertrifft (Art. 26c). Der TCS bemängelt, dass von dieser Regelung nur Lieferwagen und leichte Sattelschlepper profitieren, nicht aber Personenwagen. Gleich wie in der EU muss diese Regelung auch auf Personenwagen angewendet werden. Ausserdem muss der Anreiz nicht nur für Fahrzeuge mit keinen sondern auch mit geringen Emissionen (ZLEV <50 g CO₂/km) gelten. Auch hier, um kohärent zur EU zu bleiben.

Schliesslich begrüsst der TCS, dass Fahrzeugimporteure synthetische Treibstoffe zur Zielerreichung anrechnen können (Art. 26b). Es ist eine Massnahme, die direkt der Emissionsreduktion im Verkehr und nicht anderen Bereichen zugutekommt, was bei der Kompensationspflicht leider nur bedingt der Fall ist.

Zusammenfassend

Wie schon das übergeordnete CO₂-Gesetz unterstützt der TCS im Grundsatz die vorliegenden Ausführungsbestimmungen. Insbesondere bei den Regelungen rund um die Zielwerte für neue Fahrzeuge sieht der TCS aber noch Verbesserungsbedarf. Damit soll gewährleistet werden, dass die Mobilität ihren Beitrag an die CO₂-Reduktion leistet, ohne die Konsumentinnen und Konsumenten übermässig zu belasten.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz



Peter Goetschi
Zentralpräsident



Thermische — Netze
Réseaux — Thermiques
Reti — Termiche

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

Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024 (Stellungnahme_CO2_Verordnungen_241017.docx)

Vernehmlassung Ausführungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Änderungen der Verordnungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 herzlich bedanken.

Thermische Netze Schweiz (TNS), bis Anfang 2023 Verband Fernwärme Schweiz (VFS), mit seinen 194 Mitgliedern (u.a. Betreiber, Contractoren, Planer, Lieferanten von Fernwärme und -kältenetzen) hat eine wichtige Aufgabe bei der Wärmeversorgung in Städten und Agglomerationen. TNS 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, Geothermie und Abwärme). Ziel von TNS ist der massive Ausbau von Fernwärmenetzen unter gleichzeitig vermehrter Nutzung erneuerbarer Energien.

Unsere Stellungnahme beschränkt sich auf die für thermische Netze relevanten Teile der Verordnungen zum CO₂-Gesetz.

Stellungnahme zu den Änderungen der CO₂-Verordnung

Für die Branche der thermischen Netze sind von den vorgesehenen Änderungen insbesondere die Förderung von Projekten für die direkte und indirekte Nutzung der Geothermie, die Bedingungen für die Klimakompensationsprojekte sowie die Speicherung und Bindung von CO₂ von Bedeutung. Wir setzen uns für langfristige Planungssicherheit und damit entsprechend angedachte Vorgaben ein, um gute Voraussetzungen für die Nutzung erneuerbarer Energien sicherzustellen.

Zu den geplanten Änderungen haben wir die nachfolgenden Bemerkungen und Anträge:

TNS begrüsst die Vorgaben für den Inhalt des Dekarbonisierungsplans gemäss Art. 72a.



Thermische — Netze
Réseaux — Thermiques
Reti — Termiche

Kompensationssätze im Zusammenhang mit fossilen Treibstoffen

In Art. 89 Abs. 2 und 3 werden Kompensationssätze bis ins Jahr 2030 festgelegt, da das neue CO₂-Gesetz im Wesentlichen für den Zeitraum 2025 bis 2030 konzipiert ist. Für thermische Netze wäre grundsätzlich ein höherer Inland-Kompensationssatz von z.B. >25% wünschenswert. Zudem erachten wir eine Fortführung der Fördermittel von Klimakompensationsprojekten bis 2035 und dementsprechend eine Festlegung von Kompensationssätzen ebenfalls bis 2035 als zielführend. Dies nicht zuletzt, um die Planungssicherheit für das für thermische Netze relevante Förderprogramm Wärmeverbunde der Stiftung KliK zu verbessern.

Antrag

Wir beantragen, auch für die Jahre 2031 bis 2035 Kompensationssätze zu definieren.

Wir unterstützen die Fördermittel für die direkte und vor allem auch indirekte Nutzung der Geothermie gemäss Artikel 112 und Anhang 12.

Pauschaler Emissionsfaktor für Wärmeverbunde

Die Vorgaben betreffend «pauschalen Emissionsfaktoren» in Anhang 3a, die sich in Abhängigkeit zum Referenzjahr bis etwa 2040 um rund 60% reduzieren (entspricht linearem Absenkungspfad zu Netto-Null 2050) führen dazu, dass sich die Fördermittel aus dem Programm Wärmeverbunde der Stiftung KliK für Betreiber von Wärmeverbunden stark reduzieren. Das hat negative Auswirkungen auf den gemäss BFE-Wärmestrategie sehr wichtigen Ausbau thermischer Netze.

Da nur noch rund ein Drittel der Kantone eigene Fördermittel für den Neu- und Ausbau thermischer Netze an die Betreiber ausschüttet (gemäss harmonisiertem Fördermodell der Kantone als Massnahme M18 eigentlich vorgesehen), bedeutet dies eine weitere starke Reduktion der Fördermittel für Fernwärmeprojekte. Die anderen zwei Drittel der Kantone verweist, u.a. aufgrund des grossen Aufwandes für die Wirkungsaufteilung Kanton/KliK, der Einfachheit halber auf die Fördermittel der Stiftung KliK.

Die Fördermittel von KliK für Wärmeverbunde sind aber auch gemäss den Änderungsvorschlägen zur CO₂-Verordnung nur noch bis 2030 gesichert. De facto bedeutet dies, dass im Vergleich zu den üblichen Amortisationszeiträumen für thermische Netze von 20 bis 40 Jahren nur noch für einen Bruchteil der Lebensdauer Fördermittel gesichert sind. Dies hat einen negativen Einfluss auf die Planungssicherheit und damit auf die Investitionen in thermische Netze.

Antrag

TNS beantragt, die pauschalen Emissionsfaktoren für Wärmeverbunde bis 2040 weniger stark zu reduzieren, z.B. um 30-40 anstelle rund 60%.

Begründung



Thermische — Netze
Réseaux — Thermiques
Reti — Termiche

Bis 2040 wird voraussichtlich ein Grossteil des Ausbaus der Wärmeverbunde abgeschlossen sein. Entsprechend könnte der Absenkungspfad für die Periode 2040 bis 2050 dann höher sein, ohne den zeitnahen Ausbau zu torpedieren.

Speicherung und chemische Bindung von CO₂

Wir begrüssen die Aufnahme von konkreten Bestimmungen zur Speicherung und Bindung von CO₂.

Stellungnahme zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

TNS konnte in der Begleitgruppe für die Umsetzung des Registers für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe mitwirken. Für thermische Netze ist der nachvollziehbarer und transparenter Herkunftsnachweis für erneuerbare Treibstoffe von grosser Wichtigkeit.

Wir haben keine Bemerkungen zum Verordnungsentwurf IBTV.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Rückmeldungen gedient zu haben.

Für allfällige Fragen steht Ihnen unser Geschäftsführer gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Othmar Reichmuth
Präsident TNS, Alt Ständerat

Andreas Hurni
Geschäftsführer TNS

Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 16. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO₂-Verordnung und IBTV): Vernehmlassungsantwort des VSG

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024.

Die Schweizer Gaswirtschaft setzt sich für eine sichere und bezahlbare Gasversorgung ein, die mit dem Ziel der Schweiz, bis spätestens 2050 netto null Treibhausgasemissionen zu erreichen, vereinbar ist. Sie setzt dieses Ziel mit dem konsequenten Ausbau der Produktion von erneuerbaren Gasen im Inland und dem Import von erneuerbaren Gasen aus dem Ausland um. Voraussetzung für eine erfolgreiche Defossilisierung der Gasversorgung sind Rahmenbedingungen, die erneuerbare Gase als erneuerbare Energie anerkennen: **Dazu gehören bei der Förderung gleich lange Spiesse im Vergleich zu anderen inländischen erneuerbaren Energieträgern, die Befreiung der CO₂-Abgabe auf leitungsgebunden-importiertes erneuerbares Gas sowie der Verzicht auf Einschränkungen der Verbrauchssektoren.**

Die Förderung auf Biomethan einzuschränken, widerspricht dem Willen des Gesetzgebers. Zudem ist es unverständlich, dass als Fördersumme für erneuerbares Gas, das ins Gasnetz eingespeist wird, nur gerade 5 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen sind. Die Gaskunden zahlen jährlich 400 Millionen Franken CO₂-Abgabe. Erneuerbares Gas dient der Substitution von fossilem Gas, und entsprechend sind die Anstrengungen der Branche stärker zu unterstützen – notabene aus dem Geld, für das sie massgeblich aufkommt. Die Branche stellt hier mit einer Verdoppelung des Betrags für die jährliche Förderung eine sehr massvolle Förderung.

Die Umsetzung einer griffigen Lösung für importiertes erneuerbares Gas bleibt auf halber Strecke stecken. In dieser Form droht sie zu einem toten Paragraphen zu werden. Statt eine verfügbare und dank dem neuen HKN-Register transparent abbildbare erneuerbare Energie nutzbar zu machen, übernimmt die CO₂-Verordnung die komplizierte Logik der Emissionskompensation. Zudem verpasst es die IBTV, das europäische und schweizerische Gasnetz als ein Massenbilanzierungssystem zu betrachten. Damit ist es weiterhin nicht möglich, leitungsgebunden-importiertes erneuerbares Gas als erneuerbare Energie anzuerkennen.

Die Gasbranche ist sich bewusst, dass die Mittel zur Förderung der erneuerbaren Energien in der Schweiz beschränkt sind und die Übertragung der CO₂-Verminderung auf die Anrechenbarkeit von importierten leitungsgebundenem erneuerbarem Gas eine hohe Hürde darstellt. Umso mehr sollten verschiedene Bestimmungen weiter vereinfacht und übertriebene administrative Hürden abgebaut werden. Übermässig restriktive Regelungen können nicht nur zu einem unverhältnismässig hohen Aufwand für Behörden und Wirtschaft führen, sondern auch dazu, dass sinnvolle Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen gar nicht erst umgesetzt werden.

Nachfolgend nimmt der VSG Stellung zu einzelnen Bestimmungen der revidierten CO₂-Verordnung sowie der neu zu schaffenden Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV).

1. Revision der CO₂-Verordnung

Art. 2 Bst. f und g Begriffe

Der VSG begrüsst, dass der Begriff «Partnerstaat» künftig auch auf Staaten ausgedehnt wird, mit denen die Schweiz eine Absichtserklärung zur Durchführung von Klimaschutzprojekten abgeschlossen hat.

Ebenso unterstützt der VSG zwar im Grundsatz eine Definition von «Biomethan», wonach es sich dabei im Einklang mit den Anforderungen der Richtlinie G18 des SVGW um zu Erdgasqualität aufbereitetes Biogas mit mindestens 96 Prozent Methananteil handelt, er lehnt jedoch die Beschränkung der Förderung erneuerbarer Gase in Art. 113c auf Biomethan ab (siehe hierzu nachfolgend die Ausführungen zu Art. 113c).

Art. 2a Inlandanteil

Gemäss Art. 3 Abs. 2 des CO₂-Gesetzes erfolgt die Verminderung der Treibhausgasemissionen in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz. Der Bundesrat bestimmt den Anteil. Gemäss Verordnungsentwurf soll die Verminderung der Treibhausgasemissionen mindestens zu zwei Dritteln mit Massnahmen in der Schweiz erfolgen und der Rest mit Massnahmen im Ausland erbracht werden.

Der VSG unterstützt die Festlegung des Inlandanteils bei mindestens zwei Dritteln, mithin bis 2030 eine Verminderung der inländischen Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um rund 34 Prozent auf einen Jahreswert von 37 Millionen Tonnen CO₂-eq.

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Gemäss Art. 3 Abs. 3 des CO₂-Gesetzes wird dem Bundesrat die Kompetenz übertragen, in Übereinstimmung mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festzulegen. Der Bundesrat kann, muss aber nicht von dieser Kompetenz Gebrauch machen. Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen stets dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt. Auch der Erläuternde Bericht weist in Ziff. 4.3.3 zu den Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft darauf hin, dass «das vorliegende Massnahmenpaket in seiner Wahl der Instrumente und relativ hohen Komplexität aus ökonomischer Sicht gewisse Ineffizienzen enthält, die sich (zusätzlich im Vergleich zur effizientesten Lösung) negativ auf das BIP-Wachstum auswirken können.» In Bezug auf Fördermassnahmen wird diese Feststellung dadurch relativiert, dass diese insgesamt zur Standortattraktivität der Schweiz beitragen und die Wettbewerbsposition der betroffenen Branchen stärken können. Ein solcher Vorteil ist indessen bei der Festlegung unterschiedlicher Ziele in den verschiedenen Sektoren nicht ersichtlich.

→ Der VSG beantragt deshalb die Streichung von Art. 3 des Verordnungsentwurfs.

Art. 4b Emissionsverminderungen / Erhöhung der Senkenleistung / Grundsatz

Der VSG unterstützt die Möglichkeit, dass auch Emissionsverminderungen oder die Erhöhung von Senkenleistungen im Ausland unter Artikel 6.4 des Übereinkommens von Paris in der Schweiz berücksichtigt werden können. Dadurch kann das Potenzial der internationalen Instrumente, die für die globale Herausforderung der Treibhausreduktion geschaffen wurden, besser ausgeschöpft werden.

Art. 5 Abs. 1 sowie Abs. 2 Bescheinigungen / Anforderungen bei der geologischen Speicherung

Der VSG begrüsst die Anforderungen an Bescheinigungen und namentlich die Rahmenbedingungen für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern. Es ist insbesondere zu begrüessen, dass eine geologische Speicherung auch in einer Speicherstätte erfolgen kann, die im Rahmen eines multilateralen Abkommens von den Partnerstaaten anerkannt wurde. Wir unterstützen Bemühungen des Bundes und der Wirtschaft, solche internationalen Kooperationen zu entwickeln.

Art. 11b Internationale Bescheinigungen

Wie bereits zu Art. 4b dargelegt begrüsst der VSG die Möglichkeit, dass auch Emissionsverminderungen oder die Erhöhung von Senkenleistungen im Ausland unter Artikel 6.4 des Übereinkommens von Paris in der Schweiz berücksichtigt werden können und unterstützt die in dieser Bestimmung vorgesehenen Regelungen.

Art. 26a Verminderung durch Erdgas und Biogas

Der Verweis in Art. 26a Abs. 1 auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV stellt einen unnötigen Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz dar. Die Behandlung der Brennstoffarten wird sinnvoller in der CO₂-Verordnung geregelt, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Auswirkungen und nicht um die Energieeffizienz als solche geht. Art. 26a ist entsprechend anzupassen, wobei im Sinne der Investitionssicherheit und eines effizienten Vollzugs weiterhin ein pauschaler Reduktionswert von 20% gelten soll. Alternativ soll die Logik von Art. 26b auch auf Art. 26a angewendet werden können, d.h. mittels Bescheinigungen soll auch ein höherer Biogasbezug nachgewiesen und entsprechend angerechnet werden können.

- Der VSG beantragt, Art. 26a Abs. 1 dahingehend anzupassen, dass sowohl ein pauschaler Reduktionswert von 20% als auch ein individueller Reduktionswert angewendet werden kann. Ein individueller Reduktionswert erfordert den Nachweis eines höheren Biogasbezugs. In der Folge ist der Teilsatz mit dem Verweis auf die EnEV (SR 730.02) zu streichen.

Art. 42 Freiwillige Teilnahme am EHS

Gemäss Art. 15 des revidierten Gesetzes können Betreiber von Anlagen, die eine bestimmte minimale Gesamtfeuerungswärmeleistung aufweisen, auf Gesuch hin am EHS teilnehmen. Die Kompetenz zur Festlegung der minimalen Gesamtfeuerungswärmeleistung wurde dem Bundesrat übertragen und soll gemäss Verordnungsentwurf 10 Megawatt betragen.

Der VSG kann sich mit dieser Schwelle einverstanden erklären, sie sollte jedoch zur Erzielung der gesetzlich gewünschten Öffnung des Instruments keinesfalls höher angesetzt werden.

Art. 66 Voraussetzungen für das Eingehen einer Verminderungsverpflichtung

Die Voraussetzungen für das Eingehen einer Verminderungsverpflichtung sind im CO₂-Gesetz in Art. 31 geregelt. Demnach umfasst eine Verminderungsverpflichtung alle Anlagen an einem Standort (Abs. 2 Bst. a) und die Anlagen werden für wirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Tätigkeiten verwendet (Abs. 2 Bst. b). In der Botschaft (BBl 2022 2651 ff., S. 76) ist diesbezüglich zudem festgehalten: «Die für die Beheizung von Wohngebäuden und für private Tätigkeiten verwendeten fossilen Brennstoffe können hingegen weiterhin nicht von der CO₂-Abgabe befreit werden.» Mithin fällt die Beheizung von Wohngebäuden nicht unter den Begriff der wirtschaftlichen noch öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten.

Der Verordnungsentwurf scheint indessen Voraussetzungen festlegen zu wollen, die mit dem Gesetz nicht vereinbar sind. Aus unserer Sicht bedürfen grundsätzlich weder der Begriff der wirtschaftlichen noch der öffentlich-rechtlichen Tätigkeit einer spezifisch CO₂-rechtlichen Konkretisierung auf Verordnungsstufe, zumindest sind die vorgenommenen Definitionen zu überarbeiten und allenfalls auf die in Abs. 3 vorgesehene Spezifizierung zu beschränken, dass die Herstellung von Wärme und Kälte für Wohngebäude nicht unter den Begriff der wirtschaftlichen Tätigkeit fällt. Hingegen kann es beispielsweise nicht angehen, nur durch ein Gemeinwesen vorgenommene Tätigkeiten als öffentlich-rechtliche Tätigkeiten zu bezeichnen (Abs. 4) und in der Folge (Abs. 5) noch weitere umfassende Einschränkungen vorzunehmen. Zudem scheint der Erläuternde Bericht wiederum eine andere Definition zu unterstellen als der Verordnungstext, heisst es doch auf S. 28: «Als öffentlich-rechtliche Tätigkeit im Sinne der CO₂-Gesetzgebung gelten Tätigkeiten, die durch das Gemeinwesen erbracht werden und [keine Hervorhebung im Original] dem öffentlichen Beschaffungswesen (BöB oder IVöB) unterliegen.»

→ Vor diesem Hintergrund beantragt der VSG, Abs. 2, 4 und 5 zu streichen.

Art. 66a Abs. 1 Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down auf 2.5% pro Jahr festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch und auch nicht zielführend. Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar.

→ Der VSG beantragt in Art. 66a Abs. 1 auf ein jährliches Mindestziel ersatzlos zu verzichten.

Art. 72f Nichtberücksichtigung zusätzlicher Treibhausgasemissionen bei Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf

Der VSG begrüsst ausdrücklich die Überführung der im Hinblick auf eine mögliche Energiemangellage bisher befristeten Regelungen, wonach zusätzliche Treibhausgasemissionen, die bei einem Betreiber von Zweistoffanlagen in einem Brennstoffwechsel – der vom WBF oder UVEK empfohlen oder durch den Bundesrat verordnet wurde – begründet sind, bei der Erfüllung der Verminderungsverpflichtung nicht als Emissionen des Betreibers berücksichtigt werden. Gleiches soll für zusätzliche Treibhausgasemissionen gelten, die bei einem Betreiber von WKK-Anlagen infolge eines Reserveabrufs der Winterreserveverordnung vom 25. Januar 2023 (WResV) begründet sind.

Art. 87 Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

Der VSG unterstützt die vorgeschlagene Regelung, wonach die Kompensationspflicht für fossile Treibstoffe erst ab einem Schwellenwert von 10'000 Tonnen CO₂ gelten soll.

Art. 92d-g Anrechenbarkeit von importiertem erneuerbarem Gas an Verminderungsleistungen

Der VSG begrüsst Bestrebungen, die dazu führen, leitungsgebunden importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie zu anerkennen. Wie der Verband bereits auf Gesetzesstufe kritisiert hat, handelt es sich bei der neuen Lösung im CO₂-Gesetz höchstens um einen ersten Schritt in diese Richtung, ermöglicht sie doch «nur» die Anrechenbarkeit von erneuerbarem Gas an Verminderungsleistungen von Anlagen im EHS und solchen mit Verminderungsverpflichtung (sektorielle Einschränkung).

Die bereits strengen gesetzlichen Anforderungen werden in dieser Verordnung so kompliziert umgesetzt, dass die Massnahme in der Praxis nicht anwendbar ist. Ziel müssen zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz sein, damit die CO₂-Verminderung der in die Schweiz exportierten erneuerbaren Gase grundsätzlich nur in der Schweiz angerechnet wird. Die Gasbranche erwartet von den Behörden entsprechende Gespräche aufzunehmen. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden.

Der VSG stellt zu diesem Zweck folgende Anträge:

- ➔ Die Abwicklung eines einzelnen Importprojektes, wie es der Verordnungsentwurf vorsieht, soll möglich sein, jedoch unter folgenden Anpassungen:
 - Anpassung von Art. 92d Abs. 3: Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen. Begründung: Diesen Nachweis verlangt das Gesetz (Art. 15 Abs. 3), aber keine weiteren Formalitäten.

- Streichung von Art. 92e Abs. 2. Begründung: es braucht keine zusätzliche Prüfung durch das BAFU, wenn eine Bestätigung des Partnerstaates gemäss Art. 92 Abs. 3 vorliegt.
- ➔ Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen. Der VSG beantragt zu diesem Zweck, Art. 92f (Anrechnung der Verminderungsleistung) mit folgendem Absatz zu ergänzen:
 - Art. 92f Abs. 1 lit. c. (neu): Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.
- ➔ Im Hinblick auf den Vollzug beantragen wir sodann, dass die interessierten Kreise in die Erarbeitung der vom BAFU zu verlangenden Gesuchsunterlagen miteinbezogen werden.

Art. 98b WKK-Anlagen

Der VSG ist mit den vorgeschlagenen Anpassungen einverstanden.

Art. 113c Förderung Erneuerbare Gase

Der VSG begrüsst die Einführung der Förderung von Anlagen zur Erzeugung und Einspeisung erneuerbarer Gase durch den Bund. Die folgenden Änderungsanträge sollen dazu beitragen, die Anreizwirkung und die Wirtschaftlichkeit der Anlagen zu verbessern.

Einen grundsätzlichen Vorbehalt melden wir zu Überlegungen im erläuternden Bericht an, die Förderung der erneuerbaren Gase künftig an Verwendungsbeschränkungen zu knüpfen vgl. Ziff. 2.5.6, Förderung erneuerbarer Gase: «Beispielsweise sollte Biomethan einer stark geförderten Anlage nicht für die Erzeugung von Raumwärme, Warmwasser oder für die Erfüllung von Verminderungsverpflichtungen genutzt werden.» Auf derartige planwirtschaftliche Vorgaben, welche zudem eine keineswegs zielführende Vermischung rechtlicher Instrumente beinhalten würde, ist zu verzichten. Es wäre sachfremd und unzweckmässig, über die Förderung der *Produktion* sozusagen durch die Hintertür verordnungsrechtliche Einschränkungen des *Verbrauchs* vorzugeben.

Art. 113c Förderung Erneuerbare Gase / Fördersumme

Der VSG unterstützt die Festlegung, dass die Unterstützung andere Förderungen als jene des Bundes, also sowohl kantonale oder kommunale, wie auch privatwirtschaftliche Förderungen der Förderberechtigung gemäss Art. 113c nicht im Weg stehen. Insbesondere begrüsst der VSG, dass sein Förderprogramm von den Bundesbehörden positiv gewürdigt wird und das Potenzial erneuerbarer Gase entsprechend rascher erschlossen werden kann.

Die Höhe der unter diesem Titel bereitgestellten Finanzmittel bilden zwar nicht Gegenstand der vorliegenden Verordnung, sondern ist in Art. 34a des revidierten CO₂-Gesetzes sowie im Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025–2030 (BBl 2024 1776) festgelegt. Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen und dem erheblichen Anteil an den CO₂-Abgaben, welche die Schweizer Gasversorger auf dem Weg zur klimaneutralen Gasversorgung auf das verbleibende fossile Gas entrichten, ist der vorgesehene Anteil von 5 Mio. Franken (vgl. Foliensatz des Webinars vom 22.08.2024, Folie 8 im Kapitel «Förderungen I») an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von 45 Mio. Franken nicht akzeptabel. Ein höherer Beitrag würde die Verfügbarkeit von erneuerbaren Gasen im Netz auch für industrielle Defossilisierungszwecke erhöhen.

→ Der VSG beantragt die Erhöhung der Fördermittel auf jährlich 10 Mio. Franken.

Art. 113c Abs. 1 Förderberechtigung

Nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Erweiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 Bst. d rev-CO₂-Gesetz). Die in Abs. 1 des Verordnungsentwurfs vorgesehene Beschränkung auf Biomethananlagen, unter Ausschluss aller anderen Formen erneuerbarer Gase wie beispielsweise von erneuerbarem synthetischen Methan oder Wasserstoff findet im Gesetz und den Materialien keine Grundlage und wird deshalb vom VSG abgelehnt.

→ Entsprechend beantragen wir die Streichung des zweiten Halbsatzes von Art. 113c Abs. 1: «Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.~~»

Art. 113c Abs. 2 Definition Neuanlagen

Im Erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die vollständig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Dies ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll, denn je nach Standortbedingungen einer Anlage ist eine teilweise Umrüstung energetisch und ökonomisch sinnvoller. Gerade bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeeigenbedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute.

Der VSG beantragt deshalb folgende Änderung:

- ➔ von Art. 113c Abs. 2 Bst. b an: Als Neuanlagen gelten: bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion vorrangig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.

Art. 113d Abs. 1 Förderbeitrag

Die Gasbranche sieht die grössten Potenziale zur Umsetzung neuer Anlagen in den Kategorien a. und b. Um einen echten Anreiz und eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit dieser Anlagen zu ermöglichen, beantragen wir die Fördersätze für diese beiden Anlagekategorien zu erhöhen. Die vorgeschlagenen Fördersätze stellen auch eine Angleichung an diejenigen des VSG-Förderfonds dar.

Zudem fordern wir die Anpassung der Grössenklassen in Bezug auf die Produktionskapazität:

- ➔ Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm³ Biomethan pro Stunde und beträgt:
 - a. bis 90 100 Nm³ Biomethan/h: ~~8000~~12000 Franken pro Nm³ Biomethan/h;
 - b. von ~~90~~ 101 – 400 Nm³ Biomethan/h: ~~5000~~ 7000 Franken pro Nm³ Biomethan/h
 - c. ab 401 Nm³ Biomethan/h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h

113d Abs. 4 Förderbeitrag bei Umrüstung

Die Umrüstung einer bestehenden Anlage von der Strom- auf die Biomethanproduktion birgt grosses Potenzial, ist aber nicht nur mit der Installation einer Aufbereitungsanlage, sondern mit diversen weiteren Anpassungs- und Erneuerungs- und Erweiterungskosten verbunden. Damit die Förderung die gewünschte Anreizwirkung zur Umstellung von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion entfaltet, muss sie sich anteilmässig an den effektiven Kosten orientieren.

Der VSG beantragt folgende Anpassungen:

- ➔ Abwasserreinigungsanlagen ~~und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b~~ erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2.
- ➔ Neuer Abs. 4bis: Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten.

113d Abs. 6 Mindestbeitrag

Der Mindestbeitrag pro Gesuch soll den Aufwand der Gesuchsadministration berücksichtigen, aber gleichzeitig keine kleineren Projekte formell ausschliessen. Insbesondere Anlagen, die von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion umstellen, könnten bereits von Förderbeiträgen kleiner als 100'000 Franken profitieren.

- ➔ Wir beantragen daher, den Mindestbeitrag auf 50'000 Franken zu senken.

Der erläuternde Bericht enthält jedoch weitere Ausführungen, welche zusätzliche Anforderungen oder weitere Modalitäten ins Spiel bringen, die in diesem Rahmen abgelehnt werden. Dies gilt bereits für einzelne Aussagen im entsprechenden Kapitel zu den Grundzügen der Vorlage (vgl. Ziff. 2.5.6, Förderung erneuerbarer Gase), welche Verwendungsbeschränkungen ins Auge fasst: «Beispielsweise sollte Biomethan einer stark geförderten Anlage nicht für die Erzeugung von Raumwärme, Warmwasser oder für die Erfüllung von Verminderungsverpflichtungen genutzt werden.» Von derartigen planwirtschaftlichen Vorgaben, die zudem eine nicht zielführende Vermischung von Rechtsinstrumenten bedeuten würden, ist abzusehen. Es wäre sachfremd und unzweckmässig, über die Förderung der Produktion sozusagen durch die Hintertür ordnungsrechtliche Beschränkungen des Verbrauchs durchzusetzen.

2. IBTV

Die IBTV ist für die Gasbranche nur insoweit bedeutend, als dass sie die Inverkehrbringung von inländisch produziertem oder physisch importiertem bzw. deklariertem erneuerbarem Gas regelt, sowie die ökologischen Anforderungen für die im CO₂-Gesetz neu geschaffene Möglichkeit zur Anrechnung von leitungsgebunden importiertem erneuerbarem Gas für Unternehmen im EHS und solche mit Verminderungsverpflichtung. Für den zur Erreichung der CO₂-Ziele der Schweiz weitaus grösseren Hebel der Gasindustrie, nämlich leitungsgebunden importiertes erneuerbares Gas als erneuerbare Energie zu anerkennen, schafft die IBTV vorläufig keine neuen Voraussetzungen. Dazu wäre zuerst übergeordnetes Recht, insbesondere das CO₂-Gesetz, anzupassen, wofür sich die Branche weiterhin einsetzen wird.

Zu den vorgeschlagenen Regelungen haben wir folgende Bemerkungen:

Art. 2 Bst. c Massenbilanzierte erneuerbare Brenn- oder Treibstoffe

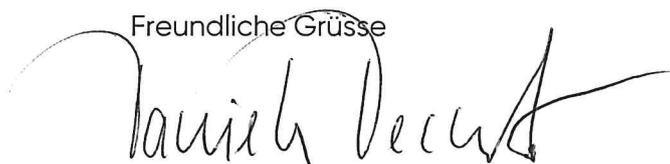
Diese Definition ermöglicht die Massenbilanzierung unterschiedlicher Nachhaltigkeitseigenschaften, nicht aber eines Gemisches von erneuerbaren und fossilen Brenn- oder Treibstoffen. Diese eingeschränkte Anwendung der Massenbilanzierung müsste auf die Entnahme von erneuerbarem Gas aus dem fossil-erneuerbaren Gasgemisch im europäischen Gasnetz ausgeweitet werden, sobald übergeordnetes Recht die Anrechenbarkeit dieses erneuerbaren Gases im Schweizer Treibhausgasregister erlaubt. Wir verweisen dazu auf die Definition der Massenbilanz gemäss EU-Durchführungsverordnung 2022/996, die Entwicklungen rund um die Union Database und die Vernehmlassungsantwort des VSG zu den Verordnungsbestimmungen für das neue Herkunftsnachweisregister (EnV/VHBT).

Art. 3 Abs. 5 Bst. a Ökologische Anforderungen

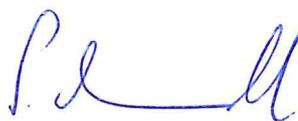
Wir begrüßen, dass sich die ökologischen Anforderungen an erneuerbare Brenn- und Treibstoffe (BS/TS) an der heutigen Praxis orientieren und insbesondere Biomethan, sofern es nach dem Stand der Technik aus biogenen Abfällen oder Produktionsrückständen hergestellt wurde, die Anforderungen generell erfüllt.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für allfällige Fragen steht Ihnen Stephan Osterwald (stephan.osterwald@gazenergie.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Daniela Decurtins".

Daniela Decurtins
Direktorin

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Stephan Osterwald".

Stephan Osterwald
Verantwortlicher Public Affairs

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

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 15.10.2024

Stellungnahme des VöV im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) engagiert sich als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs stark für eine nachhaltige und CO₂-freie Mobilität in der Schweiz. Der VöV unterstützt das per 1.1.2025 in Kraft tretende CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 sowie im Grundsatz auch die entsprechenden Ausführungsbestimmungen. Gerne weisen wir jedoch auf folgende Punkte hin, die aus unserer Sicht zwingend präzisiert bzw. abgeändert werden müssen:

1. Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Im 3. Abschnitt der CO₂-Verordnung sind in den Art. 129b bis 129f die Förderbedingungen für Busse und Schiffe mit elektrischen Antriebstechnologien geregelt. Folgende Anmerkungen dazu:

Art. 129c Eigentum der geförderten Fahrzeuge

Der Art. 129c hält fest, dass Beiträge für Busse und Schiffe entrichtet werden, die «[...] sich nach Inbetriebnahme im Eigentum der Empfänger von Beiträgen befinden.» Im Schreiben des BAV an die konzessionierten Bus- und Schiffsunternehmen vom 12.8.2024 betreffend «Informationen zur finanziellen Förderung von E-Bussen und Schiffen aufgrund des CO₂-Gesetzes» hat das BAV präzisiert, dass u.a. keine Fahrzeuge gefördert werden sollen, die geleast sind. **Diese Bestimmung lehnen wir in dieser pauschalen Definition klar ab**, denn ein Finanzierungsleasing ist lediglich eine alternative (und meistens günstigere) Finanzierungsform für Busse. Fahrzeuge, die im Finanzierungsleasing beschafft werden, sollen folglich auch gefördert werden können. Sie stehen faktisch während der gesamten Nutzungsdauer in der Verfügungsgewalt des Transportunternehmens und werden auch im Anlagevermögen der Bilanz des Transportunternehmens geführt. Ansonsten entsteht der Fehlanreiz, dass die Transportunternehmen teurere Finanzierungsformen für E-Busse wählen, um die Förderung nicht zu verwirken.

Antrag: Die Förderpraxis des BAV soll auch Fahrzeuge umfassen, die mittels Finanzleasing beschafft und im Anlagevermögen (Bilanz) des die Fördergelder beantragenden Transportunternehmens abgebildet werden.

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Der Art. 129d, Abs. 2 sieht vor, dass keine Fördermittel entrichtet werden für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen. Dabei bezieht sich der Begriff «Fahrzeuge» sowohl auf Busse als auch auf Schiffe. Für letztere erweist sich diese Vorschrift in der Praxis als untauglich. Aufgrund der hohen Lebensdauer von oftmals mehreren Jahrzehnten ist die Vorgabe einer vollständigen Abschreibung bei Schiffen – gerade angesichts der kurzen Geltungsdauer der Förderung elektrischer Antriebstechnologien – unrealistisch. Wir schlagen vor, dass die Voraussetzungen zur Förderung von E-Schiffen gem. Art. 129d basierend auf Art. 41, Abs. 3 CO₂-Gesetz in einer Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden und im vorgeschlagenen Gesetzestext die Forderung nach «abgeschriebenen Fahrzeugen» für Schiffe keine Gültigkeit hat.

Antrag auf Abänderung des Art. 129d, Abs. 2: «Keine Fördermittel werden entrichtet für **Fahrzeuge Busse**, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen.»

Art. 129f Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Im Art. 129f des Verordnungsentwurfs wird aktuell vorgeschlagen, dass die Transportunternehmen dem BAV fünf Jahre nach Inbetriebnahme den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge melden. Insbesondere für grössere Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs würde die Umsetzung dieses Artikels zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Zudem würde dieser Artikel dem flexiblen und kosteneffizienten Einsatz der jeweiligen Flotten zuwiderlaufen. Wir schlagen deshalb die Möglichkeit zur Definition eines flottenweiten Durchschnitts vor, auf diesem dann Artikel 129 f angewendet werden kann. Es soll den Transportunternehmen freistehen, ob sie den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge fahrzeugspezifisch vornehmen oder den Durchschnitt des Verwendungszwecks der Fahrzeugflotte angeben.

Antrag auf Ergänzung des Art. 129 f: «Fünf Jahre nach der Inbetriebnahme melden die Unternehmen dem BAV unaufgefordert den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge. **[neu] Es ist den Transportunternehmen freigestellt, ob dafür ein flottenweiter Durchschnitt massgebend sein soll oder ob sie die Angaben zum Einsatz fahrzeugspezifisch vornehmen.** [...]»

2. Mineralölsteuerrückerstattung

Das revidierte CO₂-Gesetz gibt vor, dass im Ortsverkehr ab 2026 die Mineralölsteuerrückerstattung aufgehoben wird, die Ausführungsbestimmungen dazu sind in der Mineralölsteuerverordnung geregelt. An dieser Stelle ist uns der Hinweis wichtig, dass zahlreiche Transportunternehmen aus Gründen eines effizienten Flottensteuerung Fahrzeuge sowohl im Ortsverkehr als auch im regionalen Personenverkehr (RPV) einsetzen. Da der RPV bis 2030 weiterhin von der Mineralölsteuerbefreiung profitieren kann, ist es wichtig, **in der Praxis eine einfache Lösung für eine rechtskonforme Beantragung der Rückerstattung dieser Beträge anzuwenden.** Dies kann beispielsweise über einen Vergleich des flottenweiten Einsatzes der Fahrzeuge im RPV und im Ortsverkehr und einer prozentualen Kürzung der Rückerstattung um den Anteil des im Ortsverkehr erfolgten Flotteneinsatzes erfolgen. Eine fahrzeugspezifische Abrechnung der Mineralölsteuerrückerstattung wäre mit sehr hohem Mehraufwand verbunden und nicht praktikabel.

3. Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Der VöV unterstützt die vorgesehene Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs, der Ausbau der internationalen Verbindungen leistet einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz. **Betreffend die Ausführungsbestimmungen in der ARPV Art. 58a ff verweisen wir auf die Stellungnahme der SBB, deren Anträge der VöV unterstützt.**

Vorbehalt: Im Rahmen des vom Bundesrat am 20.9.2024 vorgelegten Entlastungspakets für den Bundeshaushalt hat der Bundesrat beschlossen, bereits ab 2025 auf die Förderung von elektrischen Antrieben für Busse und die Schifffahrt sowie die Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu verzichten bzw. die vom Parlament gesprochenen Verpflichtungskredite zu sperren. Der VöV lehnt dieses Vorgehen entschieden ab und fordert den Bundesrat auf, seinen Entscheid in Wiedererwägung zu ziehen, d.h. die Kreditsperre aufzuheben, und die Förderungen auf dem ordentlichen gesetzgeberischen Weg (mit Wirkung ab 2027) zu überprüfen. Die in der vorliegenden Stellungnahme des VöV dargelegten Positionen zu den Ausführungsbestimmungen des CO₂-Gesetzes sind unter diesem Vorbehalt zu verstehen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. Stückelberger', with a stylized flourish at the end.

Ueli Stückelberger
Direktor



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 8. Oktober 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Bundesrat Röstli,
sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizer Gemüseproduzenten (VSGP) ist die Berufsorganisation der professionellen Gemüsegärtnerinnen und Gemüsegärtner, zählt rund 1800 Mitglieder und vertritt deren Interessen unabhängig von ihrer Produktionsweise. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024.

Richtwerte für übrige Sektoren

Der VSGP fordert die Streichung des Richtwertes für übrige Sektoren unter Art. 3, Bst. d. Der Gemüsebau engagiert sich seit Jahren für die Reduktionsziele im Bereich der Gewächshausbeheizung und verfolgt zusammen mit den anderen Gewächshausbranchen eine Strategie zum Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen. Diese Leistungen werden im Industrieziel angerechnet – obschon sie durch landwirtschaftliche Betriebe erfolgen. Gleiches gilt für die einzelbetrieblichen Bemühungen im Transport – grosse Betriebe verfügen für die Auslieferung über eigene Lastwagen. Das Argument, dass die Landwirtschaft nur durch diese Ergänzung einen Beitrag zur Zielerreichung leisten würde, ist absurd. Der VSGP weist diese Unterstellung klar zurück.

Es war zudem bisher der bewusste Entscheid des Gesetzgebers, Ziele für die Landwirtschaft nicht im CO₂-Gesetz vorzuschreiben. Der Verordnungsvorschlag widerspricht diesem Willen.

Auswirkungen der Amortisationsdauer sind nochmals zu prüfen

Art. 66a Abs. 3 sieht für Massnahmen Amortisationszeiten von 6 Jahren, bzw. 12 Jahren vor. Der VSGP erachtet es als wichtig, dass die Massnahmen wirtschaftlich sind. Die bisherige Erfahrung aus der Praxis zeigt



aber, dass Betriebe zur Ausschöpfung aller als wirtschaftlich erachteten Massnahmen angehalten werden. Dabei zeigt sich, dass diese Wirtschaftlichkeit in der Praxis aber nicht immer gegeben ist. Der VSGP kann nicht abschätzen, ob die Neuregelung der Amortisationszeiten nun zu mehr, in der Praxis unwirtschaftlichen Massnahmen führt oder ob dadurch weitere sinnvolle Massnahmen angerechnet werden können. Im Einzelfall sollte die Vorschrift pragmatisch und realitätsnah umgesetzt werden.

Verminderungsverpflichtung allgemein

Der VSGP begrüsst, dass das System der Verpflichtung zur Verminderung von Treibhausgasen nicht nur beibehalten, sondern für die ganze Wirtschaft geöffnet wird. Der Verband begrüsst ebenfalls, dass nach Art. 68a auch weiterhin die Möglichkeit besteht, sich im Rahmen der Verminderungsverpflichtung zu Gemeinschaften zusammenzuschliessen. Auch begrüsst werden die pragmatischen Möglichkeiten unter Art. 73a und Art. 74, aus dieser Gemeinschaft auszuscheiden.

Nichtanrechnung von Emissionsverminderungen darf nicht zum Hemmnis werden

Die Schweizer Gewächshausproduktion befindet sich in einer Phase der Transition. Der vorgeschlagene Art. 72d stellt die Betriebe dabei aber vor ein Problem.

Viele Betriebe sind aktuell dabei auf fossilfreie Energiequellen umzustellen. In der Regel ist aber eine 100%ige Umstellung nicht möglich. Zudem wird dabei aus Gründen der Wirtschaftlichkeit fast immer auf Finanzhilfen oder Förderprogramme auf Basis ausgestellter Bescheinigungen zurückgegriffen.

Bis zur Umstellung auf alternative Energieträger ist es sinnvoll, die Emissionen weiter durch Massnahmen im Sinne der Zielvereinbarungen zu reduzieren, ebenso für die Zeit darüber hinaus, wenn nur eine teilweise Umstellung erfolgt (z.B. 80%). Der Zeitpunkt der Umstellung kann oft nicht durch den Betrieb selbst definiert werden, sondern hängt von Wärmeanbietern oder auch administrativen Prozessen (z.B. Baugesuche) ab.

Durch Art. 72d werden Betriebe aber nun vor die Wahl gestellt. Entweder sie machen eine Zielvereinbarung, oder sie stellen den Energieträger um. Für Betriebe, für welche nur eine teilweise Umstellung möglich ist, wird die Energiefrage zur rechnerischen Jonglage, zwischen Zielpfad und Bescheinigungen. Die Frage der Umstellung, bzw. des Umstellungszeitpunktes wird somit nur noch ökonomisch betrachtet. **Der VSGP fordert, dass Art. 72d derart umformuliert wird, dass Übergangslösungen möglich sind.** Denkbar wäre, dass Betriebe in Umstellung andere Zielvorgaben zu erfüllen haben, z.B. durch eine Reduktion der jährlichen THG-Effizienzverbesserung von 2.5% auf 1% oder dass Zielpfade entsprechende Szenarien vorsehen können.

Nichtberücksichtigen in Notfällen, bzw. unverschuldeten Emissionen

Mit der Nutzung von alternativen Energien machen sich die Unternehmen zunehmend von anderen Akteuren abhängig. Muss ein Unternehmen z.B. temporär unverschuldet auf emissionsreichere Energieträger



umstellen, geht das zu seinen vollen Lasten. Art. 72, Abs. 2 Bst. f sieht zwar vor, dass Abweichungen von der Verminderungsverpflichtung angegeben und begründet werden müssen, ermöglicht aber keine Nichtanrechnung in besonderen Situationen. Folglich greifen die Sanktionen gemäss CO₂-Gesetz. **Der VSGP empfiehlt, dass in Art. 72f, Abs. 1 durch eine Ergänzung** solche unverschuldeten Abweichungen geregelt werden.

Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung

Der VSGP begrüsst die Fortführung der Unterstützung für die direkte Nutzung der Geothermie zur Wärmebereitstellung und die Erweiterung auf die Absicherung der indirekten Nutzung. Unternehmen gehen mit diesen Investitionen erhebliche Risiken ein. Die Perspektive, bei Ausbleiben der direkten Nutzung, weiter Förderung für die indirekte Nutzung zu erhalten, ist als weiterer Anreiz sehr sinnvoll.

Der Verband kann nachvollziehen, dass Art. 112 Abs. 3 eine Differenzierung in den Höchstbeiträgen von 60% bzw. 40% der anrechenbaren Investitionskosten vorsieht. **Jedoch lehnt der VSGP die nachrangige Behandlung von Projekten zur indirekten Nutzung bei der Verteilung der Mittel gemäss Art. 113a, Abs. 2 ab.** So müsste es doch im Interesse des Bundes sein, möglichst jedes Projekt, ob für die direkte oder indirekte Nutzung, zum Abschluss zu bringen. Denn jeder Beitrag ist für die Zielerreichung notwendig.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verband Schweizer Gemüseproduzenten

Werner Salzmann
Präsident

Matija Nuic
Direktor

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Umwelt (BAFU)
3003 Bern

Elektronisch an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Vernehmlassungsverfahren zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Die schweizerischen Ziegeleiunternehmen stellen Backsteine, Dachziegel und Fassadenplatten sowie Photovoltaik Lösungen für Dach und Fassade für die Schweizer Bauwirtschaft her und decken den Inlandbedarf weitestgehend ab. Des Weiteren ist auch der Bereich Feinkeramik Teil des Verbandes, wobei dieser international tätige Hersteller der einzig verbliebene Produzent von Sanitärkeramik in der Schweiz ist. Bei den Ziegeleiunternehmen handelt es sich um typische Familienunternehmen und KMU, welche teilweise seit über 150 Jahren Ziegeleiprodukte in der Schweiz herstellen. Die Gewinnung des zur Herstellung von Backsteinen und Dachziegeln notwendigen Rohstoffs – Ton – erfolgt in den werkseigenen Tongruben, welche sich jeweils in unmittelbarer Nähe der Produktionsstätten befinden. Die Herstellung von Backsteinen, Dachziegeln und Fassadenplatten führt unter Anwendung des aktuellen Standes der Herstellungstechnologie mit den notwendigen Hochtemperatur-Brennprozessen sowie aufgrund der physikalischen Eigenschaften des natürlichen Rohstoffs zu CO₂-Emissionen. Die durch das Brennen erreichten Produkteigenschaften steigern im Gegenzug die dämmenden Eigenschaften sowie die Gebäudelebensdauer gegenüber anderen Baustoffen der Leichtbauweise substantziell.

Wir beziehen uns auf die am 26. Juni 2024 eröffnete Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 und der darin enthaltenen Revision der CO₂-Verordnung sowie der neu geschaffenen Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV).

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur obengenannten Vorlage Stellung nehmen zu können und äussern uns wie folgt dazu:

Ziegelindustrie Schweiz unterstützt die grundlegende Stossrichtung der Vorlage für die Umsetzung des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024, verortet jedoch punktuell Anpassungsbedarf.

Stabile Rahmenbedingungen und einen fairen Wettbewerb

Von zentraler Bedeutung ist, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiesen gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten führen. Ohne Planungssicherheit, aber auch ausreichend klimaneutrale Energien zu wettbewerbsfähigen Preisen sowie langfristig auch leistungsfähiger CO₂-Transportlogistik und Speichermöglichkeiten ist die erfolgreiche Umsetzung der langfristigen und kostenintensiven Dekarbonisierungsprojekte sowie die heimische Industrie an sich gefährdet.

Die Sicherstellung der erwähnten, international wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen ist für die Industrie essenziell, um die technischen und logistischen Herausforderungen zu bewältigen, welche sich bei den Klimaschutzbemühungen der Schweizerischen Ziegelindustrie zur Erreichung des Netto-Null-Ziels 2050 ergeben. Bei der Implementierung und Umsetzung von Klimaschutzmassnahmen mit den dazugehörigen Lenkungsmaßnahmen ist das Monitoring der Umsetzungsfortschritte im nahen Ausland und deren Auswirkungen auf die dortige Industrie von grosser Bedeutung, um die staatlich verursachte Schaffung von unfairen Wettbewerbsnachteilen und damit die nachhaltige Schädigung der heimischen Industrie um jeden Preis zu vermeiden. Denn derartig verursachte ungleiche Spiesse schwächen nicht nur die Schweizer Industrie und damit den Werkplatz Schweiz insgesamt, sondern untergraben langfristig aufgrund von Carbon Leakage auch die Ziele einer nachhaltigen und ehrlichen Klimapolitik.

Förderung der inländischen Biomethanproduktion im Hinblick auf die Dekarbonisierung der industriellen Hochtemperaturprozesse äusserst begrüssenswert

Ziegelindustrie Schweiz begrüsst die Anrechenbarkeit der Verminderungsleistung von ausländischem, erneuerbarem Gas sowie die gezielte Förderung und die Beseitigung von Fehlanreizen in Bezug auf die inländische Biogasproduktion. Insbesondere die vorgesehene Gleichstellung der Biogasproduktion zur Einspeisung ins Schweizer Gasnetz gegenüber der Biogasproduktion zur Stromproduktion beurteilt Ziegelindustrie Schweiz als überaus positiv. Speziell hervorzuheben ist dabei auch die Regelung, wonach gar die Umrüstung bestehender Biogasanlagen von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion gefördert werden soll. Gleichzeitig wären aus Sicht von Ziegelindustrie Schweiz jedoch auch Investitionen und Massnahmen zur Herstellung und Verteilung von grünem Wasserstoff zu fördern.

Für die erfolgreiche Dekarbonisierung industrieller Produktionsprozesse sind mehrere Aspekte entscheidend: Zum einen die Verfügbarkeit und Kosten für die Beschaffung von erneuerbarem Strom für die elektrifizierbaren Prozesse, und zum anderen die

Verfügbarkeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit alternativer Brennstoffe - wie Biomethan oder Wasserstoff - für Hochtemperatur-Produktionsprozesse. Die Förderung des Aufbaus eines möglichst diversifizierten Angebots, bestehend sowohl aus inländischer Produktion als auch Importen, ist insofern ein logischer und begrüßenswerter Schritt.

Verwendung der Einnahmen aus dem EHS zur Dekarbonisierung der Industrie

Für den Aufbau der neuen Technologien zur Dekarbonisierung der Industrie sind in den nächsten zehn Jahren Investitionen von mehreren Millionen Franken pro Backstein-, Dachziegel- und Sanitärkeramikwerk erforderlich. Wir unterstützen es deshalb sehr, dass nicht mehr beabsichtigt ist, die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten für Anlagen dem Bundeshaushalt zuzuführen, sondern diese für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS zu nutzen. Wichtig ist dabei, dass die Erlöse sektorspezifisch zweckgebunden werden. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Anschubfinanzierung von (mindestens in den ersten Betriebsjahren höchst unrentablen) Investitionen und Betriebskosten in der privatwirtschaftlichen, produzierenden Industrie geleistet werden.

Berücksichtigung der Einlagerung von CO₂ aus schwer vermeidbaren Emissionen

Zudem erachten wir die Weiterentwicklung des EHS im Einklang mit den Regeln des EU-ETS als wichtig und richtig. Insbesondere begrüßen wir, dass die Ausführungsbestimmungen auch die geologische Sequestrierung von CO₂ behandeln, da Industrien bedingt durch die Verwendung von lokalen Rohstoffen sich zum Teil mit besonders schwer zu dekarbonisierenden Produktionsprozessen konfrontiert sehen und deshalb langfristig auf solche technischen Lösungen angewiesen sind.

Schutz von sensiblen, geschäftsrelevanten Daten ist essenziell

Daten – wie beispielsweise Emissionsdaten – in Zusammenhang mit dem Monitoring im Rahmen der Beurteilung über die Einhaltung von Verminderungsverpflichtungen sowie des EHS werden unter Wahrung des Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisses durch das BAFU publiziert. Ziegelindustrie Schweiz erachtet dies als höchst problematisch. Bei derartigen Daten (z. B. Emissionsdaten) mag es sich auf den ersten Blick zwar nicht um Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisse im engeren Sinne handeln, mit den notwendigen Branchenkenntnissen über Rohstoffe, Produkte, Energiekennzahlen und branchenüblichen Produktionsverfahren jedoch, können sich diese als höchst sensibel und wettbewerbsrelevant entpuppen, womit direkt auf Art, Menge und Kostenstruktur der produzierten Waren sowie auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit geschlossen werden kann, wodurch diese gegenüber ihren grösseren Konkurrenten einen Wettbewerbsnachteil erleiden können. Dies ist insbesondere für jene Hersteller problematisch, welche über ein homogenes Sortiment oder eine geringere Anzahl an Produktionslinien verfügen. Dies dürfte angesichts des Kartellrechts problematisch sein und bedarf einer eingehenden Überprüfung sowie einer Klärung.

Zu den einzelnen Artikeln des vorliegenden Entwurfs der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

Antrag zu Art. 66a Abs. 1

¹ Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder~~

b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Begründung: Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 2 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down mit 2.5% pro Jahr festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll oder umsetzbar. Der Industriesektor hat per 2020 die Emissionen gegenüber 1990 um 17% reduziert. Davon ausgehend betrüge das Absenkziel von 2020-2030 sogar nur 1.8% und das Absenkziel für 2020-2040 1.65%. Es ist deshalb unklar, weshalb ein Mindestabsenkziel von 2.5% p.a. gegenüber dem Ausgangsjahr (Mittelwert von 2023 und 2024) in der Verminderungsverpflichtung vorgeschrieben werden soll. Stattdessen sollten die Absenkpfade für jedes Unternehmen an den Sektorzielen per 2030 und 2040 gegenüber 1990 gemessen werden. Damit würden alle Unternehmen gleichbehandelt und bereits erbrachte Mehrleistungen würden berücksichtigt.

Sollte das Mindestziel dennoch umgesetzt werden, so ist sicherzustellen, dass dieses nicht in jedem Jahr einzuhalten ist und lediglich über die gesamte Reduktionsperiode bis 2040 als durchschnittliche, jährliche Reduktion einzuhalten ist, damit für schwer zu dekarbonisierende Prozesse – beispielsweise aufgrund fehlender Technologien oder alternativer Brennstoffe – auch eine nicht-lineare Reduktion der Treibhausgasemissionen möglich bleibt. Denn es ist davon auszugehen, dass der Grossteil der Reduktion der Treibhausgasemissionen bei Vorliegen neuer Technologien und alternativer Brennstoffe gegen Ende des Reduktionsziels (zwischen 2035 und 2040) stattfinden wird. Darüber hinaus ist ein Einbezug der geogenen Emissionen aus unserer Sicht heikel,

da diese nur schwer vermeidbar sind und erst etwa 2040 durch Negativemissionen – sofern CCS-Technologien massen- und marktauglich sind – neutralisiert werden können.

Antrag zu Art. 65 und 79

Überprüfung der zu publizierenden Daten und Klärung des Rechtsverhältnisses gegenüber dem Öffentlichkeitsgesetz (BGÖ) einerseits und dem Kartellgesetz (KG) andererseits.

Begründung:

Artikel 65 und 79 sehen die Publikation von Informationen über EHS-Anlagen (Art. 65) und über Anlagen mit einer Verminderungsverpflichtung (Art. 79) unter Wahrung des Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisses vor. Unter die publizierten Daten fällt aktuell beispielsweise auch die Publikation der Emissionsdaten der entsprechenden Anlagen.

Wie bereits im Rahmen der Stellungnahme von Ziegelindustrie Schweiz vom 22. April 2024 zum Entwurf der Klimaschutz-Verordnung (KIV) und Art. 12 und 17 im Speziellen vorgebracht, erachtet Ziegelindustrie Schweiz die Publikation von derart umfassenden Daten, wie beispielsweise die Publikation der Emissionsdaten je EHS-Anlage respektive je Anlagen mit einer Verminderungsverpflichtung, als höchst problematisch. Bei derartigen Daten mag es sich auf den ersten Blick zwar nicht um Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisse im engeren Sinne handeln, mit den notwendigen Branchenkenntnissen über Rohstoffe, Produkte, Energiekennzahlen und den branchenüblichen Produktionsverfahren jedoch, können sich diese als höchst sensibel und wettbewerbsrelevant entpuppen, da damit auf Art, Menge und Kostenstruktur der produzierten Waren geschlossen werden kann. Dies ist insbesondere für jene Hersteller problematisch, welche über ein homogenes Sortiment oder eine geringere Anzahl an Produktionslinien verfügen, wodurch bei solchen Herstellern im Speziellen anhand der publizierten Emissionsdaten leicht auf die Produktion geschlossen werden kann, weswegen diese gegenüber ihren grösseren Konkurrenten einen Wettbewerbsnachteil erleiden. Dies dürfte angesichts des Kartellrechts problematisch sein und bedarf einer eingehenden Überprüfung sowie einer Klärung.

Antrag zu Art. 72f.

¹ *Stossen die Anlagen eines Betreibers aus einem der folgenden Gründe mehr Treibhausgasemissionen aus, so werden die zusätzlichen Treibhausgasemissionen ~~auf Gesuch hin~~ bei der Beurteilung der Erfüllung der Verminderungsverpflichtung nicht berücksichtigt:*

[...]

² *~~Das Gesuch um Nichtberücksichtigung Die Meldung der zusätzlichen Treibhausgasemissionen ist dem BAFU bis zum 31. Mai des Folgejahres in der von diesem vorgeschriebenen Form einzureichen, zusammen mit der Übermittlung der übrigen Angaben im Rahmen der Verminderungsverpflichtung mitzuteilen.~~*

[...]

Begründung:

Abs. 1 und 2: Zusätzliche Treibhausgasemissionen, die bei einem Betreiber von Zweistoffanlagen in einem Brennstoffwechsel – der vom WBF oder UVEK empfohlen oder durch den Bundesrat verordnet wurde – begründet sind, sind bei der Beurteilung der Erfüllung der Verminderungsverpflichtung nicht als Emissionen des Betreibers zu berücksichtigen. Diese Nicht-Berücksichtigung hat aus Sicht von Ziegelindustrie Schweiz nicht erst auf Gesuch hin zu erfolgen, da die Gefahr bestünde, dass die Nichteinreichung eines Gesuches zu Nachteilen für den Betreiber führen würde und dies, obwohl es durch ihn unverschuldet zu Mehremissionen gekommen ist, sondern diese vielmehr auf die staatliche Anordnung zur Umschaltung zurückzuführen sind. Darüber hinaus wird mit einem zusätzlichen Gesuch sowie mit einer Form, die durch das BAFU zu bezeichnen ist, unnötigerweise höhere Hürden geschaffen. Die Berücksichtigung hat automatisch oder zumindest lediglich durch Meldung im Rahmen des üblichen Monitorings zu erfolgen.

Kommentar zu Art. 92f und 113c ff.

Ziegelindustrie Schweiz begrüsst es, dass sich EHS-Unternehmen und Unternehmen mit einer Verminderungsverpflichtung gemäss dem vorliegenden Entwurf die Verwendung von ausländischem (virtuellem) Biomethan im Rahmen des ordentlichen Monitorings anrechnen lassen können (Art. 92f). Dies ist von Bedeutung, zumal die inländische Biogasproduktion den industriellen Bedarf an alternativen Brennstoffen nicht zu decken vermag.

In diesem Zusammenhang ist jedoch auch die Stärkung der inländischen Biomethanproduktion sehr begrüssenswert (Art. 113c ff.). Insbesondere die vorgesehene Gleichstellung der Biogasproduktion zur Einspeisung ins Schweizer Gasnetz gegenüber der

Biogasproduktion zur Stromproduktion beurteilt Ziegelindustrie Schweiz als überaus positiv. Speziell hervorzuheben ist dabei auch die Regelung von Art. 113c Abs. 2 lit. b, wonach gar die Umrüstung bestehender Biogasanlagen von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion gefördert werden soll. Die vorgesehene Förderung der Biomethanproduktion ist von grosser Wichtigkeit für die erfolgreiche Dekarbonisierung von Hochtemperaturprozessen in der Industrie, zumal Biomethan eine gute Alternative gegenüber den aktuell verwendeten fossilen Treibstoffen für den Betrieb von Hochtemperatur-Brennprozessen in der Industrie darstellt, sofern dieses künftig in ausreichender Menge zur Verfügung steht und im Rahmen der bestehenden Infrastruktur genutzt werden kann. In gleichem Masse und Umfang sollte auch die Produktion von grünem Wasserstoff gefördert und angerechnet werden.

Aus Sicht von Ziegelindustrie Schweiz gilt es, dieses Potenzial inskünftig stärker zu fördern und für die Industrie besser zu erschliessen. Die schweizerischen Ziegeleien setzen sich unter anderem im Rahmen der momentan laufenden Erstellung der individuellen Dekarbonisierungsfahrpläne nach Massgabe der Klimaschutz-Verordnung vertieft mit diesem Potenzial auseinander.

Antrag zu Art 127f

Das BAFU zahlt die Finanzhilfen nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus. bei Umsetzungsbeginn der Massnahme sowie bei Erreichen von festgelegten Zwischenzielen ganz oder teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU sind nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen zurückerstattet.

Begründung:

Wir begrüssen die vorgeschlagene Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von EHS-Anlagen. Diese Initiative unterstützt und fördert die bereits laufenden Diskussionen und Arbeiten innerhalb der Schweizer Ziegelindustrie für geeignete Massnahmen und die praktische Umsetzung in den Werken. Allerdings stellt sich die Auszahlung der Finanzhilfen erst bei Vorlage eines Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme als unglücklich dar, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. Darüber hinaus birgt die Auszahlung erst nach Umsetzung der Massnahme für die typischen Schweizer KMU, zu denen auch die Schweizer Ziegeleien als traditionsreiche Familienunternehmen zählen, gegenüber grossen Konzernen mit weitaus grösseren finanziellen Möglichkeiten das Risiko, aufgrund von möglichen Liquiditätsengpässen (oder aber höheren Finanzierungskosten) zwischen dem Zeitpunkt der Investition und dem Erhalt der Fördermittel benachteiligt zu werden. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen und der benötigten Investitionssicherheit unserer Mitgliederunternehmen beantragen wir die vorgeschlagene Änderung von Artikel 127f bezüglich der Auszahlung (oder zumindest Teilzahlung) der Finanzhilfen für Massnahmen zur Dekarbonisierung. Demnach sind die Finanzhilfen

bereits bei Umsetzungsbeginn oder zumindest über die Umsetzung hinweg bei Erreichen von festgelegten Zwischenzielen auszubezahlen. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Antrag zu Anhang 8, Ziff. 1

a) Für die as Jahre 2025-2027:

$$\text{Cap}_i = [\sum \text{ØFZ} + \sum \text{ØEmissionen}] * [0.735 - (i-2024) * 0.043]$$

b) Für die as Jahre 2028-2030 2026:

$$\text{Cap}_i = [\sum \text{ØFZ} + \sum \text{ØEmissionen}] * [0.73 - (i-2024) * 0.043]$$

c) Für das Jahr 2027:

$$\text{Cap}_i = [\sum \text{ØFZ} + \sum \text{ØEmissionen}] * [0.725 - (i-2024) * 0.043]$$

d) Für das Jahr 2028:

$$\text{Cap}_i = [\sum \text{ØFZ} + \sum \text{ØEmissionen}] * [0.593 - (i-2027) * 0.044]$$

e) Für die Jahre 2029 und 2030:

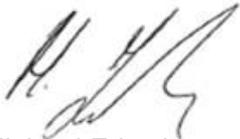
$$\text{Cap}_i = [\sum \text{ØFZ} + \sum \text{ØEmissionen}] * [0.591 - (i-2027) * 0.044]$$

Begründung:

Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für EHS-Anlagen (Anhang 8, Ziff. 1) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir schlagen hier eine weniger drastische Reduktion und stattdessen eine gleichmässiger – jedoch nicht weniger ambitionierte – Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030 vor. Durch diese geglättete Reduktion der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden, die Stellschraube aber dennoch spürbar angezogen, um CO₂-Emissionen zu verringern. Dank dieses Modells können die EHS-Teilnehmer weiterhin wichtige Investitionen in Dekarbonisierungsmassnahmen parallel tätigen. Überdies wird auch die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten verringert. Generell erscheinen die in Anhang 8 aufgeführten Formeln jedoch nur schwer verständlich und es ist nicht klar ersichtlich, um wieviel Prozent die jährlich berechnete Gesamtmenge der Allokation im EHS reduziert wird. Aus diesem Grund erachten wir es als zielführend, wenn eine zusätzliche Darstellung der geplanten prozentualen Reduktion des Absenkpfeils (-X%) hinzugefügt würde.

Für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen vielmals.

Freundliche Grüsse
Ziegelindustrie Schweiz



Michael Fritsche
Präsident



Benjamin Schmid
Geschäftsführer

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch an: vnl-klima@bafu.admin.ch

16.10.2024

romina.schuerch@strom.ch, +41 62 825 25 18

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) dankt Ihnen für die Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu können. Der VSE nimmt diese Gelegenheit gern wahr.

1 Allgemeine Bemerkungen

Der VSE steht hinter dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050. Strom wird bei der Dekarbonisierung eine zentrale Rolle spielen: inländische erneuerbare Energien, die Elektrifizierung sowie die Sektorkopplung gehören zu den Schlüsselementen. Die Strombranche leistet ihren Beitrag dazu.

Im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 müssen alle Verbrauchssektoren, also auch Gebäude, Verkehr, Industrie und Landwirtschaft ihre Emissionen auf netto null senken. Demzufolge müssen in allen Sektoren wirksame Massnahmen umgesetzt werden. Um dieses Ziel gemäss Plan zu erreichen, müssen die Massnahmen und die damit verbundenen Prozesse einfach umsetzbar, praxistauglich, wirtschaftlich und mit vertretbarem Aufwand erreichbar sein. In diesem Sinn beantragt der VSE verschiedene Änderungen am vorgeschlagenen Instrumentarium.

2 Spezifische Bemerkungen zu einzelnen Themen

Klar definierte, aber durchlässige Systeme zur Verminderung von CO₂ notwendig

Da es verschiedene und teilweise bereits etablierte Reduktionssysteme und entsprechende Zertifikate (Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate, Herkunftsnachweise für Strom sowie Brenn- und Treibstoffe, nationale und internationale Bescheinigungen) gibt, ist es besonders wichtig, dass diese sowie deren Ziele klar definiert und umsetzbar sind. Die Erstellung, die Validierung, die internationale Anerkennung und der Austausch dieser Zertifikate müssen einfach und möglichst automatisiert erfolgen können. Der Handel

mit diesen Zertifikaten muss ausreichend liquide sein. Auch soll er, wenn immer möglich, durchlässig sein: Zertifikate sollen, wo sinnvoll, ineinander überführbar sein. Eine reduzierte Einheit CO₂ ist schliesslich eine reduzierte Einheit CO₂, unabhängig davon, mit welchem System sie erreicht wurde.

Es stellt sich insbesondere die Frage, ob die oben umschriebenen Anforderungen bei internationalen Bescheinigungen genügend gegeben sind. Der Prozess und der damit verbundene Aufwand, internationale Bescheinigungen oder Herkunftsnachweise von Brenn- und Treibstoffen zu erhalten, scheint unklar und nicht praxistauglich. Die Vorgaben müssen verständlich und präzise sein. Die in Aussicht gestellte Vollzugsmitteilung des BAFU (Erläuterungen zu Art. 92f) muss zur Klarheit und Praktikabilität beitragen.

Das Zielvereinbarungssystem nicht untergraben und negative Auswirkungen auf die Effizienzverpflichtungen der Stromlieferanten vermeiden

Der VSE begrüsst, dass es neu grundsätzlich allen Unternehmen offensteht, eine Zielvereinbarung mit dem Bund (Verminderungsverpflichtung nach Art. 31 CO₂-Gesetz) einzugehen. Die Aufhebung der Beschränkung auf bestimmte Wirtschaftstätigkeiten erhöht die Zugänglichkeit des Zielvereinbarungssystems, welches in der Vergangenheit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Industriesektor geleistet hat. Die Zielvereinbarung muss jedoch weiterhin erfüllbar sein und sich am Massnahmenpotenzial orientieren. Das neu über die Verordnung eingeführte Mindestziel von 2.5% Steigerung der Treibhausgas-effizienz pro Jahr (Art. 66a) widerspricht Art. 31 Abs. 2 Bst. c CO₂-Gesetz und ist zu streichen. Dieser Artikel besagt, dass Anlagenbetreiber als Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung eine Zielvereinbarung basierend auf ihrem Massnahmenpotenzial abschliessen müssen. Wenn ein jährliches Mindestziel jedoch top-down festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Des Weiteren muss die Anrechenbarkeit von nationalen und internationalen Bescheinigungen zur Erfüllung der Verminderungsverpflichtung auf die Teilperiode 2030-2040 ausgeweitet werden (Art. 72e).

Das Zielvereinbarungssystem wirkt sich auf die neue, vom Stromgesetz eingeführte Stromeffizienzverpflichtung für Stromlieferanten aus, da die Zielvereinbarung neben CO₂-Reduktions- auch Energieeffizienzmassnahmen beinhaltet. Werden die Zielvorgaben für die CO₂-Verminderungsverpflichtung verschärft, müssen mehr Massnahmen zur Erreichung der Verminderungsverpflichtung umgesetzt werden. Dadurch sind mehr Massnahmen in einer Zielvereinbarung «gebunden». Diese Massnahmen sind für die Erfüllung der neuen Effizienzverpflichtung für Stromlieferanten nicht anrechenbar. Der Anteil des Stromabsatzes, welcher an Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung geliefert wird, ist entsprechend aus dem Referenzstromabsatz zur Berechnung der Zielvorgabe für Stromlieferanten herauszurechnen, damit für diese ein realistisch erreichbarer Zielwert errechnet werden kann. Der Bund publiziert eine Liste der Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung, damit diese Anteile vom Stromlieferanten herausgerechnet werden können.¹

Anschluss an den europäischen Emissionshandel nicht verlieren

Die EU erweitert ab 2027 ihr bestehendes Emissionshandelssystem (EHS) auf weitere Sektoren, um die EU-Klimaziele für 2030 und darüber hinaus zu erreichen. Das Emissionshandelssystem 2 (EHS2) soll sicherstellen, dass die CO₂-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Gebäudeheizung kosteneffizient reduziert werden. Diese Sektoren waren bisher nicht in das ursprüngliche EU-Emissionshandelssystem integriert. Die Einführung des EHS2 wird voraussichtlich schrittweise erfolgen, um den betroffenen Sektoren Zeit zu geben, sich anzupassen. Mit Blick auf die bestehende Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU und die Einführung des CBAM-Mechanismus in der EU ist es angezeigt, die Äquivalenz der Schweizer Regulierung zu überprüfen, um Nachteile für die Schweiz zu verhindern. Es ist von zentraler Bedeutung,

¹ vgl. Stellungnahme des VSE vom 28.05.2024 zur Umsetzung des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien auf Verordnungsstufe und weitere Änderungen der betroffenen Verordnungen, Anträge zur EnV: <https://www.strom.ch/de/dokument/synopse-revision-der-energieverordnung-env>.

dass das Schweizer Emissionshandelssystem nach wie vor mit dem Emissionshandelssystem der EU gekoppelt und die Gleichwertigkeit der Schweizer Massnahmen im Rahmen des EU-CBAM anerkannt bleiben.

Erneuerbare Gase müssen einen Beitrag an die Dekarbonisierung in allen Sektoren leisten können

Die Dekarbonisierung erfordert, dass alle erneuerbaren Energien in allen Sektoren dazu beitragen. Bei der Ausgestaltung des regulatorischen Rahmens ist dabei das Gesamtsystem im Auge zu behalten. So fällt auf, dass bei Biogasanlagen die Förderung (Art. 113d) im Vergleich zur Förderung gemäss EnFV signifikant tiefer ausfällt. Daher ist zu erwarten, dass erneuerbare Gase, wenn überhaupt, hauptsächlich zur Stromproduktion gewonnen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für allfällige Rückfragen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Frank'.

Michael Frank
Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Brauchli'.

Nadine Brauchli
Bereichsleiterin Energie



Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen
Association des entreprises suisses de navigation
Associazione delle aziende svizzere di navigazione

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

Per E-Mail an: vni-klima@bafu.admin.ch

Ort und Datum	Luzern, 17. Oktober 2024
Kontaktperson	Stefan Schulthess / +41 41 367 66 25
E-Mail	s.schulthess@lakelucerne.ch

Stellungnahme des VSSU im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024.

Der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) engagiert sich als nationaler Verband für die Interessen der eidg. konzessionierten Schifffahrtsgesellschaften. Unsere Stellungnahme gilt nicht als abschliessend; bitte beachten Sie allfällige Rückmeldungen einzelner eidg. konzessionierter Schifffahrtsgesellschaften. Der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) unterstützt das per 1. Januar 2025 in Kraft tretende CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Betreffend Ausführungsbestimmungen weisen wir jedoch gerne auf folgenden Punkt hin, der aus unserer Sicht **zwingend abgeändert** werden muss:

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Der Art. 129d, Abs. 2 sieht vor, dass keine Fördermittel entrichtet werden für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht **vollständig abgeschriebene Fahrzeuge** ersetzen. Dabei bezieht sich der Begriff «Fahrzeuge» sowohl auf Busse als auch auf Kursschiffe. Für letztere erweist sich diese Vorschrift in der Praxis als unrealistisch. Aufgrund der hohen Lebensdauer von oftmals mehreren Jahrzehnten ist die Vorgabe einer vollständigen Abschreibung bei Kursschiffen – gerade angesichts der aus unserer Sicht zu kurzen Geltungsdauer der Fördermassnahmen elektrischer Antriebstechnologien – unrealistisch. Im Gegensatz zu Bussen werden Kursschiffe in der Regel während ihrer langen Lebensdauer regelmässig mittels Investitionen instandgesetzt, womit die meisten Kursschiffe in den Bilanzen der einzelnen Gesellschaften gar nie «vollständig abgeschrieben» sind.

Wir schlagen darum vor, dass die Voraussetzungen zur Förderung von E-Schiffen gem. Art. 129d basierend auf Art. 41, Abs. 3 CO₂-Gesetz in einer Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden bzw. dass im vorgeschlagenen Gesetzestext die Forderung nach «abgeschriebenen Fahrzeugen» **für Schiffe keine Gültigkeit** hat.



Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen
Association des entreprises suisses de navigation
Associazione delle aziende svizzere di navigazione

Änderungsantrag des Art. 129d, Abs. 2: «Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge **Busse**, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen. Die Voraussetzung zur Förderung von E-Schiffen wird fallweise beurteilt.»

Bunderatsentscheid vom 20. September 2024

Wir sind enttäuscht über den Entscheid des Bundesrates vom 20. September 2024, die Kredite für die Förderung zur Elektrifizierung von Kursschiffen zu sperren. Im Gegensatz zu den Bussen im abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr sind Schifffahrtsgesellschaften grossmehrheitlich im touristischen und somit *nicht* abgeltungsberechtigten Verkehr tätig und aus diesem Grund umso mehr auf die geplanten Fördermittel angewiesen.

Die finanziellen Mittel wurden durch das Parlament im Rahmen der Beratung des CO2-Gesetzes bewilligt. Die Unterstützung der Elektrifizierung von Kursschiffen im öffentlichen Verkehr ist wichtig, um auch im Tourismussektor die Klimaziele zu erreichen. Der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) fordert den Bundesrat deshalb auf, die Aufträge des Parlaments entsprechend umzusetzen und die genannten Kredite ab dem 1. Januar 2025 zu gewähren.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unseres Antrages und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Stefan Schulthess
Präsident VSSU

Kopie an:
- VSSU-Verbandsmitglieder



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

UVEK
Bundesrat A. Rösti

3003 Bern

Zürich, 9. Oktober 2024

Elektronisch an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

CO₂-Verordnung und Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, an diesem Vernehmlassungsverfahren zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes teilzunehmen und unterbreiten Ihnen die folgende Stellungnahme.

Wir sind überzeugt, dass die wenig ambitionöse Revision des CO₂-Gesetzes trotzdem einigen Spielraum gibt, eine gute Umsetzung zu machen. In diesem Sinne haben wir konkrete Vorschläge gemacht. Wir haben diesen konkreten Änderungsanträgen aber auch grundsätzliche Punkte vorangestellt und auf Punkte hingewiesen, die in der Verordnung fehlen.

Eine detaillierte Begründung und entsprechende Anträge finden Sie nachfolgend. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vorschläge und Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dr. Elgin Brunner
Leiterin Transformational Programmes

Dr. Patrick Hofstetter
Fachgruppenleiter Klima und Energie



Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant. Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.



Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.



Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d. im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*



Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahl.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.



Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend. Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

*b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;***

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral. Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. **(neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen***
- 5. **(neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort***



Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement)**.*

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

*b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 **(autorisierte A6.4ER)** des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei Mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierten Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.



Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)



Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa. Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch



wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft.***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.



Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so

muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden,

so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen ~~nul~~**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitioniert ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen



Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betrug die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.



Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2042~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile



zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO₂G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt. Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.



Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben. Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.



2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/1 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

*c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken, bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen



Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

- e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~*

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die ~~Grund~~-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.



An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihnen Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind Beiträge bis 100% möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss."
https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE



2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet. Wir begrüßen, dass gemäss erläuterndem Bericht, S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind). In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte *oder noch nicht vollständig abgeschriebene* Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

für die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als



grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll. Hingegen begrünnen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...



Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.



Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen* Emissionsfaktor *als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen* Emissionsfaktor *als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsantrag

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~



Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasinderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestenshöchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;



...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und

...

Oda Ursula Müller Ruff
Zollikerstrasse 81
8008 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Zürich, 13. Sept. 2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

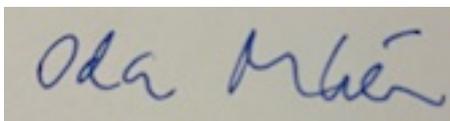
Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A rectangular box containing a handwritten signature in blue ink that reads "Oda Müller Ruff".

Oda U. Müller Ruff, Mitglied im Vorstand der KlimaSeniorinnen Schweiz

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersetzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen ~~nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20+2~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35+5~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50+0~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65+5~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80+0~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85+5~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90+0~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Markchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~**Bürgschaftswürdigkeit** glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung-~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW~~;*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossile energiesparende Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

8005 Zürich, Swissolar, Neugasse 6

UVEK
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 1. Oktober 2024
David Stickelberger

Tel. direkt +41 44 250 88 34
stickelberger@swissolar.ch

Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024: Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Vernehmlassungsentwurf.

Wir beschränken uns dabei auf **Abschnitt 1d, Förderung von Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme**. Wir begrüßen es sehr, dass diese Anwendungsform gefördert werden soll, denn sie kann einen massgeblichen Einsatz zur Reduktion der Treibhausgasemissionen sowie zum Minderverbrauch beschränkt verfügbarer, speicherbarer erneuerbarer Energien (z.B. Holz) leisten.

Leider sind die für den Vollzug vorgesehenen Voraussetzungen nicht kohärent beschrieben.

In Art. 113e Lit. b wird die thermische Kollektorenleistung TKN aufgeführt. Dies ist eine Leistung [W] und keine Ertragszahl [kWh]. In Lit. c steht, der nutzbare solare Wärmeertrag müsse gemessen werden. Wie dieser bestimmt wird, ist jedoch nicht festgelegt. Art. 113g sieht eine Rückforderung des Förderbeitrags vor, sofern die Anlage «gemittelt über 3 Jahre nach Inbetriebnahme weniger als 80 Prozent des erwarteten Ertrages» liefert.

Wir schlagen folgende zusätzliche Bestimmung vor, um die Ertragsberechnung zu definieren:

Art. 113e Lit d bis:

Der erwartete solare Wärmeertrag muss mittels eines dynamischen Simulationstools (Polysun, TRNSYS, oder gleichwertig) bestimmt werden. Dabei sind die monatlich nutzbaren Solarerträge aufgeteilt nach Verwendungszweck (Prozesswärme und allfällige weitere Bereiche), unter Berücksichtigung des monatlichen Energiebedarfs des von der Solaranlage unterstützten Gesamtsystems, anzugeben.

Wir möchten noch anmerken, dass die unter Art. 113e Lit. d zitierte Erläuterung zur Kollektorliste nicht unter dem genannten Link verfügbar ist. Vor der Festlegung der definitiven Verordnung ist zu klären, auf welcher Website und in welchen Sprachen (aktuell nur Deutsch) das Dokument veröffentlicht werden soll.

Freundliche Grüsse

Swissolar



David Stickelberger, Stv. Geschäftsführer, Leiter Markt und Politik

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

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 15.10.2024

Stellungnahme des VöV im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) engagiert sich als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs stark für eine nachhaltige und CO₂-freie Mobilität in der Schweiz. Der VöV unterstützt das per 1.1.2025 in Kraft tretende CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 sowie im Grundsatz auch die entsprechenden Ausführungsbestimmungen. Gerne weisen wir jedoch auf folgende Punkte hin, die aus unserer Sicht zwingend präzisiert bzw. abgeändert werden müssen:

1. Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Im 3. Abschnitt der CO₂-Verordnung sind in den Art. 129b bis 129f die Förderbedingungen für Busse und Schiffe mit elektrischen Antriebstechnologien geregelt. Folgende Anmerkungen dazu:

Art. 129c Eigentum der geförderten Fahrzeuge

Der Art. 129c hält fest, dass Beiträge für Busse und Schiffe entrichtet werden, die «[...] sich nach Inbetriebnahme im Eigentum der Empfänger von Beiträgen befinden.» Im Schreiben des BAV an die konzessionierten Bus- und Schiffsunternehmen vom 12.8.2024 betreffend «Informationen zur finanziellen Förderung von E-Bussen und Schiffen aufgrund des CO₂-Gesetzes» hat das BAV präzisiert, dass u.a. keine Fahrzeuge gefördert werden sollen, die geleast sind. **Diese Bestimmung lehnen wir in dieser pauschalen Definition klar ab**, denn ein Finanzierungsleasing ist lediglich eine alternative (und meistens günstigere) Finanzierungsform für Busse. Fahrzeuge, die im Finanzierungsleasing beschafft werden, sollen folglich auch gefördert werden können. Sie stehen faktisch während der gesamten Nutzungsdauer in der Verfügungsgewalt des Transportunternehmens und werden auch im Anlagevermögen der Bilanz des Transportunternehmens geführt. Ansonsten entsteht der Fehlanreiz, dass die Transportunternehmen teurere Finanzierungsformen für E-Busse wählen, um die Förderung nicht zu verwirken.

Antrag: Die Förderpraxis des BAV soll auch Fahrzeuge umfassen, die mittels Finanzleasing beschafft und im Anlagevermögen (Bilanz) des die Fördergelder beantragenden Transportunternehmens abgebildet werden.

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Der Art. 129d, Abs. 2 sieht vor, dass keine Fördermittel entrichtet werden für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen. Dabei bezieht sich der Begriff «Fahrzeuge» sowohl auf Busse als auch auf Schiffe. Für letztere erweist sich diese Vorschrift in der Praxis als untauglich. Aufgrund der hohen Lebensdauer von oftmals mehreren Jahrzehnten ist die Vorgabe einer vollständigen Abschreibung bei Schiffen – gerade angesichts der kurzen Geltungsdauer der Förderung elektrischer Antriebstechnologien – unrealistisch. Wir schlagen vor, dass die Voraussetzungen zur Förderung von E-Schiffen gem. Art. 129d basierend auf Art. 41, Abs. 3 CO₂-Gesetz in einer Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden und im vorgeschlagenen Gesetzestext die Forderung nach «abgeschriebenen Fahrzeugen» für Schiffe keine Gültigkeit hat.

Antrag auf Abänderung des Art. 129d, Abs. 2: «Keine Fördermittel werden entrichtet für **Fahrzeuge Busse**, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen.»

Art. 129f Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Im Art. 129f des Verordnungsentwurfs wird aktuell vorgeschlagen, dass die Transportunternehmen dem BAV fünf Jahre nach Inbetriebnahme den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge melden. Insbesondere für grössere Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs würde die Umsetzung dieses Artikels zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Zudem würde dieser Artikel dem flexiblen und kosteneffizienten Einsatz der jeweiligen Flotten zuwiderlaufen. Wir schlagen deshalb die Möglichkeit zur Definition eines flottenweiten Durchschnitts vor, auf diesem dann Artikel 129 f angewendet werden kann. Es soll den Transportunternehmen freistehen, ob sie den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge fahrzeugspezifisch vornehmen oder den Durchschnitt des Verwendungszwecks der Fahrzeugflotte angeben.

Antrag auf Ergänzung des Art. 129 f: «Fünf Jahre nach der Inbetriebnahme melden die Unternehmen dem BAV unaufgefordert den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge. **[neu] Es ist den Transportunternehmen freigestellt, ob dafür ein flottenweiter Durchschnitt massgebend sein soll oder ob sie die Angaben zum Einsatz fahrzeugspezifisch vornehmen.** [...]»

2. Mineralölsteuerrückerstattung

Das revidierte CO₂-Gesetz gibt vor, dass im Ortsverkehr ab 2026 die Mineralölsteuerrückerstattung aufgehoben wird, die Ausführungsbestimmungen dazu sind in der Mineralölsteuerverordnung geregelt. An dieser Stelle ist uns der Hinweis wichtig, dass zahlreiche Transportunternehmen aus Gründen eines effizienten Flottensteuerung Fahrzeuge sowohl im Ortsverkehr als auch im regionalen Personenverkehr (RPV) einsetzen. Da der RPV bis 2030 weiterhin von der Mineralölsteuerbefreiung profitieren kann, ist es wichtig, **in der Praxis eine einfache Lösung für eine rechtskonforme Beantragung der Rückerstattung dieser Beträge anzuwenden.** Dies kann beispielsweise über einen Vergleich des flottenweiten Einsatzes der Fahrzeuge im RPV und im Ortsverkehr und einer prozentualen Kürzung der Rückerstattung um den Anteil des im Ortsverkehr erfolgten Flotteneinsatzes erfolgen. Eine fahrzeugspezifische Abrechnung der Mineralölsteuerrückerstattung wäre mit sehr hohem Mehraufwand verbunden und nicht praktikabel.

3. Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Der VöV unterstützt die vorgesehene Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs, der Ausbau der internationalen Verbindungen leistet einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz. **Betreffend die Ausführungsbestimmungen in der ARPV Art. 58a ff verweisen wir auf die Stellungnahme der SBB, deren Anträge der VöV unterstützt.**

Vorbehalt: Im Rahmen des vom Bundesrat am 20.9.2024 vorgelegten Entlastungspakets für den Bundeshaushalt hat der Bundesrat beschlossen, bereits ab 2025 auf die Förderung von elektrischen Antrieben für Busse und die Schifffahrt sowie die Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zu verzichten bzw. die vom Parlament gesprochenen Verpflichtungskredite zu sperren. Der VöV lehnt dieses Vorgehen entschieden ab und fordert den Bundesrat auf, seinen Entscheid in Wiedererwägung zu ziehen, d.h. die Kreditsperre aufzuheben, und die Förderungen auf dem ordentlichen gesetzgeberischen Weg (mit Wirkung ab 2027) zu überprüfen. Die in der vorliegenden Stellungnahme des VöV dargelegten Positionen zu den Ausführungsbestimmungen des CO₂-Gesetzes sind unter diesem Vorbehalt zu verstehen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'U. Stückelberger', with a stylized flourish at the end.

Ueli Stückelberger
Direktor



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Per Mail (pdf und word) an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Basel, 2. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort zur Revision der CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Als repräsentativer Verband der Schweizer Baumaschinen-Händler äussern wir uns im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung zur Festlegung des Kompensationsatzes bis 2035.

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.

Mit der Totalrevision des CO₂ Gesetzes für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich.

Aus rechtlicher Sicht spricht nichts gegen eine Festlegung des Kompensationsatzes bis mindestens 2035 auf Verordnungsstufe. Das zeitlich unbefristet geltende CO₂ Gesetz enthält bereits Bestimmungen, die bis ins Jahr 2040 reichen (z.B. zu den Verminderungsverpflichtungen, Art. 31), selbst wenn es nur Emissionsziele bis 2030 formuliert. Auch mit Verweis auf das im Juni 2023 durch das Volk angenommene Klimagesetz (KIG), welches für 2050 das Netto-Null-Ziel und bis dorthin Zwischenziele setzt, lässt sich eine Festlegung des Kompensationsatzes bis 2035 rechtfertigen. Und schliesslich muss die Schweiz unter dem Pariser Übereinkommen ohnehin

im Laufe von 2025 ihr Emissionsziel bis mindestens 2035 bekanntgeben (Aufdatierung der Nationally Determined Contribution [NDC]).

Nicht zuletzt könnte im Inland auf diese Weise ein Stop-and-Go in der Förderung von Klimaschutzaktivitäten vermieden werden, das sich ansonsten zwangsläufig einstellen würde. Die laufenden Schweizer Klimaschutzprogramme müssen im Laufe des Jahres 2025 eingestellt werden, wenn kein Bedarf für die Stiftung KliK besteht, die aus ihnen resultierenden Emissionsverminderungen bis 2035 zu erwerben.

Antrag

Art. 89 Abs. 3

«Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

(...)

- Für das Jahr 2031: 52 Prozent
- Für das Jahr 2032: 54 Prozent
- Für das Jahr 2033: 56 Prozent
- Für das Jahr 2034: 58 Prozent
- Für das Jahr 2035: 60 Prozent»

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegen. Für ein Gespräch oder weitergehende Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verband der Schweizerischen Baumaschinenwirtschaft VSBM

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. Engeli', is written over the printed name and title of the signatory.

Kaspar Engeli
Geschäftsführer

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch an: vnl-klima@bafu.admin.ch

16.10.2024

romina.schuerch@strom.ch, +41 62 825 25 18

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) dankt Ihnen für die Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu können. Der VSE nimmt diese Gelegenheit gern wahr.

1 Allgemeine Bemerkungen

Der VSE steht hinter dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050. Strom wird bei der Dekarbonisierung eine zentrale Rolle spielen: inländische erneuerbare Energien, die Elektrifizierung sowie die Sektorkopplung gehören zu den Schlüsselementen. Die Strombranche leistet ihren Beitrag dazu.

Im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 müssen alle Verbrauchssektoren, also auch Gebäude, Verkehr, Industrie und Landwirtschaft ihre Emissionen auf netto null senken. Demzufolge müssen in allen Sektoren wirksame Massnahmen umgesetzt werden. Um dieses Ziel gemäss Plan zu erreichen, müssen die Massnahmen und die damit verbundenen Prozesse einfach umsetzbar, praxistauglich, wirtschaftlich und mit vertretbarem Aufwand erreichbar sein. In diesem Sinn beantragt der VSE verschiedene Änderungen am vorgeschlagenen Instrumentarium.

2 Spezifische Bemerkungen zu einzelnen Themen

Klar definierte, aber durchlässige Systeme zur Verminderung von CO₂ notwendig

Da es verschiedene und teilweise bereits etablierte Reduktionssysteme und entsprechende Zertifikate (Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate, Herkunftsnachweise für Strom sowie Brenn- und Treibstoffe, nationale und internationale Bescheinigungen) gibt, ist es besonders wichtig, dass diese sowie deren Ziele klar definiert und umsetzbar sind. Die Erstellung, die Validierung, die internationale Anerkennung und der Austausch dieser Zertifikate müssen einfach und möglichst automatisiert erfolgen können. Der Handel

mit diesen Zertifikaten muss ausreichend liquide sein. Auch soll er, wenn immer möglich, durchlässig sein: Zertifikate sollen, wo sinnvoll, ineinander überführbar sein. Eine reduzierte Einheit CO₂ ist schliesslich eine reduzierte Einheit CO₂, unabhängig davon, mit welchem System sie erreicht wurde.

Es stellt sich insbesondere die Frage, ob die oben umschriebenen Anforderungen bei internationalen Bescheinigungen genügend gegeben sind. Der Prozess und der damit verbundene Aufwand, internationale Bescheinigungen oder Herkunftsnachweise von Brenn- und Treibstoffen zu erhalten, scheint unklar und nicht praxistauglich. Die Vorgaben müssen verständlich und präzise sein. Die in Aussicht gestellte Vollzugsmitteilung des BAFU (Erläuterungen zu Art. 92f) muss zur Klarheit und Praktikabilität beitragen.

Das Zielvereinbarungssystem nicht untergraben und negative Auswirkungen auf die Effizienzverpflichtungen der Stromlieferanten vermeiden

Der VSE begrüsst, dass es neu grundsätzlich allen Unternehmen offensteht, eine Zielvereinbarung mit dem Bund (Verminderungsverpflichtung nach Art. 31 CO₂-Gesetz) einzugehen. Die Aufhebung der Beschränkung auf bestimmte Wirtschaftstätigkeiten erhöht die Zugänglichkeit des Zielvereinbarungssystems, welches in der Vergangenheit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Industriesektor geleistet hat. Die Zielvereinbarung muss jedoch weiterhin erfüllbar sein und sich am Massnahmenpotenzial orientieren. Das neu über die Verordnung eingeführte Mindestziel von 2.5% Steigerung der Treibhausgas-effizienz pro Jahr (Art. 66a) widerspricht Art. 31 Abs. 2 Bst. c CO₂-Gesetz und ist zu streichen. Dieser Artikel besagt, dass Anlagenbetreiber als Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung eine Zielvereinbarung basierend auf ihrem Massnahmenpotenzial abschliessen müssen. Wenn ein jährliches Mindestziel jedoch top-down festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Des Weiteren muss die Anrechenbarkeit von nationalen und internationalen Bescheinigungen zur Erfüllung der Verminderungsverpflichtung auf die Teilperiode 2030-2040 ausgeweitet werden (Art. 72e).

Das Zielvereinbarungssystem wirkt sich auf die neue, vom Stromgesetz eingeführte Stromeffizienzverpflichtung für Stromlieferanten aus, da die Zielvereinbarung neben CO₂-Reduktions- auch Energieeffizienzmassnahmen beinhaltet. Werden die Zielvorgaben für die CO₂-Verminderungsverpflichtung verschärft, müssen mehr Massnahmen zur Erreichung der Verminderungsverpflichtung umgesetzt werden. Dadurch sind mehr Massnahmen in einer Zielvereinbarung «gebunden». Diese Massnahmen sind für die Erfüllung der neuen Effizienzverpflichtung für Stromlieferanten nicht anrechenbar. Der Anteil des Stromabsatzes, welcher an Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung geliefert wird, ist entsprechend aus dem Referenzstromabsatz zur Berechnung der Zielvorgabe für Stromlieferanten herauszurechnen, damit für diese ein realistisch erreichbarer Zielwert errechnet werden kann. Der Bund publiziert eine Liste der Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung, damit diese Anteile vom Stromlieferanten herausgerechnet werden können.¹

Anschluss an den europäischen Emissionshandel nicht verlieren

Die EU erweitert ab 2027 ihr bestehendes Emissionshandelssystem (EHS) auf weitere Sektoren, um die EU-Klimaziele für 2030 und darüber hinaus zu erreichen. Das Emissionshandelssystem 2 (EHS2) soll sicherstellen, dass die CO₂-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Gebäudeheizung kosteneffizient reduziert werden. Diese Sektoren waren bisher nicht in das ursprüngliche EU-Emissionshandelssystem integriert. Die Einführung des EHS2 wird voraussichtlich schrittweise erfolgen, um den betroffenen Sektoren Zeit zu geben, sich anzupassen. Mit Blick auf die bestehende Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU und die Einführung des CBAM-Mechanismus in der EU ist es angezeigt, die Äquivalenz der Schweizer Regulierung zu überprüfen, um Nachteile für die Schweiz zu verhindern. Es ist von zentraler Bedeutung,

¹ vgl. Stellungnahme des VSE vom 28.05.2024 zur Umsetzung des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien auf Verordnungsstufe und weitere Änderungen der betroffenen Verordnungen, Anträge zur EnV: <https://www.strom.ch/de/dokument/synopse-revision-der-energieverordnung-env>.

dass das Schweizer Emissionshandelssystem nach wie vor mit dem Emissionshandelssystem der EU gekoppelt und die Gleichwertigkeit der Schweizer Massnahmen im Rahmen des EU-CBAM anerkannt bleiben.

Erneuerbare Gase müssen einen Beitrag an die Dekarbonisierung in allen Sektoren leisten können

Die Dekarbonisierung erfordert, dass alle erneuerbaren Energien in allen Sektoren dazu beitragen. Bei der Ausgestaltung des regulatorischen Rahmens ist dabei das Gesamtsystem im Auge zu behalten. So fällt auf, dass bei Biogasanlagen die Förderung (Art. 113d) im Vergleich zur Förderung gemäss EnFV signifikant tiefer ausfällt. Daher ist zu erwarten, dass erneuerbare Gase, wenn überhaupt, hauptsächlich zur Stromproduktion gewonnen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für allfällige Rückfragen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Frank'.

Michael Frank
Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Brauchli'.

Nadine Brauchli
Bereichsleiterin Energie



SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERBANDSAUSGLEICHSKASSEN (VVAK)
ASSOCIATION SUISSE DES CAISSES DE COMPENSATION PROFESSIONNELLES (ACCP)



KONFERENZ DER KANTONALEN AUSGLEICHSKASSEN
CONFÉRENCE DES CAISSES CANTONALES DE COMPENSATION
CONFERENZA DELLE CASSE CANTONALI DI COMPENSAZIONE
CONFERENZA DA LAS CASSAS CHANTUNALAS DA CUMPENSAZIUN

SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG DER VERBANDSAUSGLEICHSKASSEN

Kapellenstrasse 14
3001 Bern
Tel. 058 796 99 88
info@vvak.ch

KONFERENZ DER KANTONALEN AUSGLEICHSKASSEN

Genfergasse 10
3011 Bern
Tel. 031 311 99 33
info@ahvch.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti

Per E-Mail an :
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 19. August 2024

Vernehmlassungsverfahren **Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, uns zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz äussern zu können.

Die Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen und die Vereinigung der Verbandsausgleichskassen vertreten zusammen rund 90 Durchführungsstellen der 1. Säule, welche für die Rückverteilung der bestehenden CO₂-Abgabe an die Wirtschaft verantwortlich sind.

Mit den Regelungen, welche uns betreffen, namentlich in den Artikeln 124, 124a, 125 und 146ae, sind wir einverstanden.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG
DER VERBANDSAUSGLEICHSKASSEN

Barbara Ghirardin
Präsidentin

KONFERENZ DER KANTONALEN AUSGLEICHS-
KASSEN

Natalia Weideli Bacci
Präsidentin



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 29. August 2024

Stellungnahme HEV Schweiz

Vernehmlassung Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie die Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 eröffnet. Für die uns gebotene Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Der HEV Schweiz ist mit seinen über 340'000 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 der geplanten Verordnungsänderung betroffen sind, machen wir von der uns offerierten Möglichkeit zur Stellungnahme Gebrauch und reichen Ihnen diese innert Frist ein.

I. Allgemein

Mit der Revision der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012 will der Bundesrat die mit der am 15. März 2024 vom Parlament verabschiedeten Revision des CO₂-Gesetzes beschlossenen Massnahmen präzisieren und bestehende Instrumente punktuell weiterentwickeln. Nebst Änderungen der CO₂-Verordnung enthält die Vorlage neben Anpassungen der Mineralölsteuerverordnung (MinöStV) und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPS) auch Anpassungen der Verordnung vom 9. Juni 2017 über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (VGWR), welche wie auch die CO₂-Verordnung direkte Auswirkungen auf Hauseigentümer hat.

Position HEV Schweiz

Der HEV Schweiz hat bereits den Revisionsentwurf des CO₂-Gesetzes, welches – ausser im Falle eines Referendums – per 1. Januar 2025 in Kraft tritt, entschieden abgelehnt, daneben gleichwohl aber das Ziel des Bundesrats, im Rahmen des Pariser Übereinkommens bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen, stets unterstützt und wird dies auch weiterhin so handhaben. Die bisherigen, überdurchschnittlichen Erfolge bei der Reduktion der Treibhausgase im Gebäudebereich zeigen, dass mit einem jährlichen Investitionsvolumen von über 20 Milliarden Franken in den Gebäudepark Schweiz eigenverantwortlich handeln. Mit den Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE) wird die Verantwortung zur Erreichung der Halbierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 bereits übernommen, weshalb für den Gebäudebereich keine weiteren Regelungen nötig sind. Auch bei weiteren Vorstössen hin zu Verboten und Bevormundung wird sich der HEV Schweiz dafür einsetzen, dass der Gebäudebereich nicht über Gebühr belastet wird.

Der HEV Schweiz lehnt deshalb den unterbreiteten Revisionsentwurf betreffend Richtwerte für einzelne Sektoren und Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen entschieden ab.

Im Folgenden äussert sich der HEV Schweiz nur zu den Bestimmungen der Vorlage mit immobilienpezifischem Bezug.

Zur Vorlage:

A. Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

1. Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Mit Art. 3 werden die Richtwerte aufgenommen, welche im revidierten CO₂-Gesetz festgesetzt wurden und – ausser im Falle eines Referendums – per 1. Januar 2025 in Kraft treten. Im Gebäudebereich fand per 2019 gegenüber 1990 eine CO₂-Senkung von über 34% statt. Das in Art. 3 der CO₂-Verordnung für 2015 festgelegte Zwischenziel von 22% wurde damit deutlich übertroffen, was klar zeigt, dass der Gebäudesektor bereits einen überproportionalen Beitrag geleistet hat – ganz im Gegensatz zu den Sektoren Verkehr und Industrie.

Die Halbierung des CO₂-Ausstosses bis 2030 gegenüber 1990 ist aus Sicht des HEV Schweiz ohne überregulierende Absenk- und sektorielle Richtwerte erreichbar, weshalb er denn auch an seiner bisherigen Haltung zu sektoriellen Richtwerten für den Gebäudesektor festhält und solche kategorisch ablehnt.

Antrag HEV Schweiz zu Art. 3:

Art. 3 ist zu streichen.

2. nArt. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Die Bauwilligungsbehörden sollen bei Neubauten (inkl. Ersatzneubauten) oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in Altbauten die wesentlichen Angaben in das GWR gemäss Art. 10 Abs. 3^{bis} Bundesstatistikgesetz eintragen. Diese sollen den eingesetzten Energieträger, die Nennleistung sowie den Heizwärmebedarf der ersetzten und der neuen Wärmeerzeugungsanlage pro Gebäude, inklusive Datum des Ersatzes, umfassen.

Ein Nachtrag im GWR für einen Heizungsersatz ist zwecks Aktualisierung der Daten behördenseitig grundsätzlich zweckmässig und macht diesbezüglich bei einem Wechsel des Energieträgers Sinn. Die Aktualisierung des GWR ist bereits heute in der Praxis auf kommunaler Ebene eine Herkulesaufgabe und selbst mit den bestehenden Vorgaben vielerorts noch bei Weitem nicht adäquat umgesetzt. Anstelle der Einführung neuer Vorgaben betreffend Erfassung und Aktualisierung, wäre der Fokus auf die flächendeckende und verlässliche Datenbearbeitung nach geltenden Vorga-

ben deutlich zweckmässiger. Für den HEV Schweiz ist die Regelung unverhältnismässig. Es bedarf keiner neuen Regelung.

Antrag HEV Schweiz zu nArt. 16a:
nArt. 16a ist zu streichen.

3. Art. 119 Ertragsanteil der Bevölkerung

Der nicht zweckgebundene Ertrag der CO₂-Abgabe fliesst wie bisher anteilmässig zurück an die Bevölkerung. Der jährliche Ertragsanteil der Bevölkerung beruht weiterhin auf einer Schätzung des Jahresertrags der CO₂-Abgabe des Erhebungsjahrs, und die Differenz zum tatsächlichen Abgabenertrag wird im übernächsten Jahr ausgeglichen. Gemäss Abs. 1 lit. c wird der Anteil der Bevölkerung an den Mitteln, die einen Maximalbetrag von 150 Millionen Franken an nicht ausgeschöpften zweckgebundenen Mitteln übersteigen, im jeweils übernächsten Jahr rückverteilt. Ferner können gemäss Abs. 2 auch Mittel innerhalb der 150 Millionen Franken, die nicht zweckgebunden eingesetzt werden, alle fünf Jahre im Umfang der bis zwei Jahre zuvor nicht eingesetzten Mittel ebenfalls anteilmässig an die Bevölkerung zurückverteilt werden. Der HEV Schweiz hat sich im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes klar gegen eine Erhöhung der Teilzweckbindung ausgesprochen. Die Rückerstattung an Bevölkerung und Wirtschaft soll nicht geschmälert werden. Die Änderung von Art. 119 präzisiert den Ertragsanteil der Bevölkerung, was zu begrüessen ist.

Antrag HEV Schweiz zu Art. 119:
Der HEV Schweiz unterstützt Art. 119.

4. Art. 128 Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Neben den Massnahmen im Bereich der Aus- und Weiterbildung kann gemäss Abs. 2 lit. b auch die Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden. Der HEV Schweiz begrüsst die Erweiterung des Fördergefässes um den Bereich Kommunikation im Sinne der transparenten Information der Bevölkerung, sofern es sich um einen breiteren Einsatz und nicht um eine Erhöhung der Fördermittel handelt und Synergien in Form enger Zusammenarbeit der verschiedenen Bundesstellen genutzt werden.

Antrag HEV Schweiz zu Art. 128:
Der HEV Schweiz unterstützt Art. 128.

5. nArt. 128a Höhe der Finanzhilfen

Der HEV Schweiz begrüsst die Deckelung der Finanzhilfen auf höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten, wenn auch der Begriff «angemessene Kosten» in der Projektumsetzung sehr hohen Auslegungsspielraum bietet.

Antrag HEV Schweiz zu nArt. 128a:
Der HEV Schweiz unterstützt nArt. 128a.

B. Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister vom 9. Juni 2017

1. Art. 8 Abs. 2 lit. I Im GWR geführte Informationen

Wie bereits zu nArt. 16a bemerkt, ist die Aktualisierung des GWR schon heute in der Praxis auf kommunaler Ebene eine Herkulesaufgabe und selbst mit den bestehenden Vorgaben vielerorts noch bei Weitem nicht adäquat umgesetzt. Anstelle der Einführung neuer Vorgaben betreffend Erfassung und Aktualisierung, wäre der Fokus auf die flächendeckende und verlässliche Datenbearbeitung nach geltenden Vorgaben deutlich zweckmässiger. Für den HEV Schweiz ist die vorgeschlagene Regelung unverhältnismässig. Es bedarf keiner Erweiterung des Merkmalkataloges im GWR.

Antrag HEV Schweiz zu Art. 8 Abs. 2 lit. I:

Art. 8 Abs. 2 lit. I ist zu streichen.

Fazit

Der HEV Schweiz unterstützt prinzipiell das Ziel, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Der Anstieg der Treibhausgase brauchte seine Zeit, dies gilt ebenso für deren Senkung. Die stetig zunehmende Rechtsetzungskompetenz des Bundesrats auf Verordnungsstufe geht – wie bei der Festsetzung von sektoriellen Richtwerten und den einzutragenden Angaben ins GWR deutlich zu weit. Bestehende Instrumente entsprechen bereits dem Vorsorgeprinzip und haben sich bewährt. Erhebungen der Kantone zeigen, dass schon heute zunehmend fossile Heizungen durch Heizsysteme mit erneuerbaren Energieträgern ersetzt werden.

Der HEV Schweiz wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass der Gebäudebereich nicht über Gebühr belastet wird. Mittels gezielter Beratung und Unterstützung entstehen auf freiwilliger Basis in Selbstverantwortung bessere und zielführendere Lösungen, als wenn diese staatlich vorgeschrieben werden. Diesen erfolgreichen Weg wird der HEV Schweiz auch weiterhin beschreiten.

Aus den vorgenannten Gründen lehnt der HEV Schweiz den unterbreiteten Revisionsentwurf des Bundesrats entschieden ab.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Hauseigentümerverband Schweiz

NR Gregor Rutz
Präsident HEV Schweiz

Stefan Aeschi, dipl. Architekt ETH/SIA
Experte Bau- und Energietechnik

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersetzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich *an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.*

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

KlimaSeniorinnen Schweiz
Badenerstrasse 171
8003 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Röstli
3003 Bern

Zürich, 13.09.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Rosmarie Wydler-Wälti, Co-Präsidentin



Anne Mahrer, Co-Présidente

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinseszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Spettabile
Dipartimento federale dell'Ambiente,
dei Trasporti, dell'Energia e delle
Comunicazioni - DATEC

Invio tramite e.mail all'indirizzo: vnl-klima@bafu.admin.ch

Ligornetto, 08 settembre '24

Oggetto: Osservazioni ordinanza CO₂

Egregi signori,

Laborex sa è una società di ingegneria che sta sviluppando dal 2018 un programma di ricerca e sviluppo industriale (BIOTRAILER) per realizzare un modello innovativo di produzione di biogas da biomasse zootecniche direttamente nei piccoli allevamenti – quale è la situazione tipica Svizzera -, la parziale purificazione e compressione in bombole a 200 bar per trasporto fino a hub di immissione nella rete del metano.

BIOTRAILER per i singoli progetti di cui si compone ha già ricevuto contributi da Innosuisse, FOGA SVGW e da UFE per i progetti Pilota, Dimostratore e Faro.

Il rationale di BIOTRAILER si basa sul fatto che le biomasse zootecniche sono molto ricche in acqua, che costituisce un aggravio di costo economico e di produzione di CO₂ per il loro trasporto fino a impianti di produzione di biogas centralizzati.

Quindi economicamente ed ambientalmente risulta più produttivo estrarre il loro contenuto energetico presso i siti di produzione delle biomasse (le stalle) e quindi trasportare il biometano compresso presso siti di immissione nella rete del gas; tipicamente dove esistono grandi impianti di trattamento delle acque, e l'immissione in rete del biometano da fanghi di depurazione.

Naturalmente il concetto di BIOTRAILER deve affrontare e risolvere alcune sfide tecnologiche per realizzare un piccolo impianto di digestione e trattamento del biogas in biometano, per renderlo producibile in serie e di agevole gestione e manutenzione. Alla risoluzione di queste sfide ci siamo appunto concentrati con i progetti di cui si compone il programma di ricerca e sviluppo.

L'altra grande questione, riguardava il modello di supply chain a cui mira il nostro programma. Produrre energia elettrica in modo decentralizzato con piccoli cogeneratori, comporta a nostro avviso un aggravio di lavoro e necessità di competenze difficilmente sostenibile per i piccoli allevatori, nonché alla perdita di efficienza nella produzione di energia elettrica che i piccoli cogeneratori scontano nei confronti di quelli di maggiori dimensioni.

Viceversa la purificazione del biogas è una tecnologia molto più agevole da gestire e stabile, salvo che - fino alla presente Ordinanza - non ne era prevista l'agevolazione tramite sussidi.

Nel dare avvio al nostro progetto qualche anno fa, ritenevamo che i vantaggi ambientali nel produrre biometano, piuttosto che energia elettrica da biogas, si sarebbero imposti, ed ora con soddisfazione registriamo, che le nostre previsioni ed aspettative si sono concretizzate attraverso la "Promozione di nuovi impianti destinati alla produzione di gas rinnovabili" (biometano) prevista dal progetto di Ordinanza e dal Rapporto esplicativo ad oggetto.

Laborex SA

Tuttavia vi sono alcune previsioni contenute nel Rapporto Esplicativo che a nostro avviso potrebbero risultare contraddittorie con il concetto di BIOTRAILER e soprattutto controproducenti rispetto all'obiettivo generale dell'Ordinanza per la riduzione della CO₂.

Ci riferiamo in particolare al concetto di "immissione del gas in rete" e poi alla "priorità" di assegnazione dei sussidi per gli impianti di "massima potenza"

Per quanto riguarda il concetto di "immissione del gas in rete" richiamato dal Rapporto esplicativo nel commento all'art 113d – Contributo di promozione – al primo paragrafo si dice "La capacità dell'impianto di trattamento non deve superare la capacità di assorbimento della rete gas. ..." e ancora al paragrafo 7. "E' data priorità (nell'erogazione del sussidio Ndr) al trattamento degli impianti che immettono gas nella rete".

A questo proposito osserviamo che una lettura restrittiva del testo del Rapporto potrebbe far pensare che non sia ammesso a sussidio un impianto che produca biometano non connesso direttamente con un tubo alla rete del gas e che invece, come nel nostro caso, ve lo trasporti per mezzo di carri bombolai fino a degli hub a loro volta connessi alla rete di immissione.

Se si adottasse tale interpretazione restrittiva risulta evidente che si spiazzano tutte le biomasse zootecniche, per le quali il trasporto della biomassa fino a impianti hub di produzione di biogas non risulta economicamente conveniente.

E inoltre, quand'anche tale convenienza economica fosse data, risulterebbe controproducente dal punto di vista climatico ambientale, considerato che l'energia trasportata contenuta nella biomassa zootecnica richiede un numero di trasporti superiori per un fattore di circa 2,5 volte, rispetto all'energia trasportata in forma di biogas compresso.

Si consideri infatti, che una tonnellata di biomassa zootecnica tal quale ha un contenuto energetico medio di circa 250 kWh. In un trasporto da 20 tonnellate sono contenuti circa 5 MWh di energia. Viceversa un trasporto di 20 tonnellate di peso tra bombole e gas compresso a 200 bar contiene circa 12 MWh di energia.

A riguardo di quanto sopra osserviamo quindi, che **sarebbe utile introdurre nel testo definitivo la specificazione che la connessione alla rete può essere sia diretta tramite tubazione tra l'impianto trattamento e la rete del gas, che indiretta tramite trasporto del biogas compresso fino a hub di immissione connessi direttamente alla rete del gas.**

Sempre per quanto riguarda il concetto di "Immissione del gas in rete" sempre all'art 113d del Rapporto esplicativo si dice che: "la capacità dell'impianto di trattamento non deve superare la capacità di assorbimento della rete gas".

Per le stesse motivazioni di cui al punto precedente **riteniamo che, nel caso da noi proposto, per "capacità dell'impianto di trattamento" si consideri la somma degli impianti di trattamento e compressione negli impianti decentralizzati. Mentre che per "capacità di assorbimento della rete gas" la stessa sia da riferire al punto di immissione dell'hub centralizzato.**

Per quanto riguarda la "priorità" di assegnazione dei contributi alle domande "pervenute in pari data", riteniamo che utilizzare il criterio della "massima potenza" può creare una selezione competitiva tra le diverse tipologie di biomasse di scarto, nonché un effetto controproducente dal punto di vista ambientale.

Gli impianti di massima potenza sono quelli che utilizzano grandi quantità di biomasse già concentrate in centri di produzione e raccolta quali ad esempio i fanghi di depurazione e gli scarti dell'agro-industria.

Se il criterio della massima potenza corrisponde all'esigenza di economia di gestione del numero dei progetti sussidiati da monitorare, non è detto però che alla "massima potenza" dell'impianto di trattamento di un impianto corrisponda la maggior riduzione di emissione di CO₂ per tonnellata di biomassa di partenza.

Ad esempio un impianto di biogas zootecnico somma all'effetto di riduzione della CO₂ per sostituzione di combustibili fossili quello della segregazione dei liqui-letami, che elimina l'emissione del metano che avviene per fermentazione naturale di quelle biomasse. Si può quindi classificare la produzione di biometano zootecnico come una tecnologia a emissioni negative (NET); ciò che difficilmente può avvenire con altro tipo di biomasse.

Se deve essere introdotto un criterio di selezione dei progetti da subsidiare, riteniamo più coerente con lo scopo dell'ordinanza, che si adotti il principio della massima riduzione della CO₂ emessa per tonnellata di biomassa trattata. Ciò potrebbe essere fatto con un modello standardizzato relativamente semplice proposto da UFE come modulo standard (che tra l'altro già esiste per gli impianti biogas) da compilare con i dati di progetto da parte del richiedente il contributo.

Un'ultima osservazione riguarda la combinazione dell'entità della contribuzione per nuovi impianti prevista all'articolo 113d con la previsione della soglia minima di contributo fissata in 100'000 chf al capoverso 6.

Tali due previsioni conducono di fatto alla fissazione di una soglia minima di capacità di impianto che è pari a 12,5 Nm³/h di biometano; tale cifra risulta dal seguente conteggio:

$$100'000 \text{ chf (soglia minima di contributo)} / 8'000 \text{ chf per Nm}^3\text{h (valore del contributo)} = 12,5 \text{ Nm}^3\text{h}$$

Sotto tale soglia dimensionale di impianto non si potranno ricevere contributi.

A tale soglia, come risulta dal calcolo seguente, corrisponde un allevamento di circa 165 unità di bestiame grosso (UBG).

$$12,5 \text{ Nm}^3\text{h} * 11 \text{ kWh/Nm}^3 / (0,25 \text{ kWh/Kg di liqui-letame} * 80 \text{ Kg giorno di liqui-letame prodotto per UBG} / 24 \text{ h}) = \text{circa } 165 \text{ UBG.}$$

Ora, poiché la dimensione media degli allevamenti da vacche da latte in Svizzera si situa intorno a 35 UBG, risulta che per realizzare un impianto della dimensione minima per ricevere il sussidio previsto dalla nuova ordinanza dovrà riunire le biomasse di almeno 5 stalle di dimensione media.

Tale soglia minima comporterebbe ancora la necessità di realizzare impianti consortili, che sommano alla difficoltà di accordi preventivi tra allevatori non facili da realizzare, anche quella della localizzazione che minimizzi il percorso biomasse fino all'impianto consortile. Se tale percorso può essere minimo nella regione dell'altopiano dove le stalle sono spesso a poche centinaia di metri l'una dall'altra, diventa un problema ben maggiore per le regioni di montagna dove le stalle sono più distanziate.

Tale soglia così elevata per raggiungere l'incentivazione rischia così di spiazzare gli allevamenti montani che sono molto importanti per la conservazione ambientale in Svizzera e nelle regioni montane in generale.

Si suggerisce di introdurre al principio della prima tabella dell'articolo 113d una ulteriore fascia di impianti:

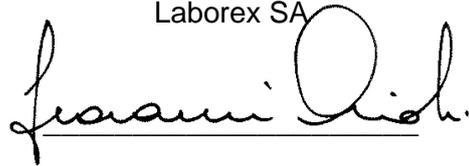
“fino a 15 Nm³/h di biometano: a 16'000 franchi per Nm³/h di biometano”

In questo modo si potrebbero finanziare anche impianti a servizio di stalle con circa 80-85 capi.

Tale situazione potrebbe in far rientrare più agevolmente anche gli allevamenti montani.

Nella speranza di aver fornito un utile contributo, restiamo a disposizione per ogni necessità e porgiamo cordiali saluti.

Laborex SA



Giovanni Arioli

myNewEnergy AG
Wunderlistrasse 45
8037 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

10.9.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen. Klimaschutz ist Menschenschutz und Menschenrecht. Zusätzlich ist ein funktionierendes Klima die Grundvoraussetzung für jegliche Wirtschaft. Deshalb ist es für uns unverständlich, dass dieses Thema nicht ernster genommen wird.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dr Christina Marchand

CEO myNewEnergy AG



Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich

geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen.

Statt den Gemischtwarenläden «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur

Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personewagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei

Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft**.*

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrrechtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen ~~nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20+2~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35+5~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50+0~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65+5~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80+0~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85+5~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90+0~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO₂G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen

speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1983 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

*c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktsetzung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Markchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss."

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-ex-post-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmaßes' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter

https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

négaWatt Schweiz
Kanonengasse 29
4051 Basel

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
z.H. Bundesrat A. Röstli
3003 Bern

18.09.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Philippe BOVET

Präsident von négaWatt Schweiz

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktsetzung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinseszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

**Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden**
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Röstli
3003 Bern

Bern, 11.9.2024

Stellungnahme CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

Beilage: Stellungnahme

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersetzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015** nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Newagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich *an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.*

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilerenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Protect Our Winters Schweiz
Postfach 660
CH-8010 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Zürich, 11.09.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Nicholas Bornstein, Leiter und Gründer Protect Our Winters Schweiz



Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheidung zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtarif. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteinbezogen wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 194831 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~**Bürgschaftswürdigkeit** glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinseszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung-~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f~~die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW~~;

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.rutz@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 14. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.
Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Susanne Rutz
Projektleiterin Energie und Klima



Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu



tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.



Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;

b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;

c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;



d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;

d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind und in einem Staat durchgeführt werden, mit welchem die Schweiz eine völkerrechtliche Vereinbarung oder eine Absichtserklärung zur Durchführung von Klimaschutzprojekten abgeschlossen hat.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle



verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in



Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

*b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;***

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen.

Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. **(neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen***
- 5. **(neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort***



Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).



Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteinfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.



Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das



Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..



Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft**,*

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.



Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitioniert ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.



Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen ~~nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das



Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20+2~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;
- b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;
- c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;
- d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;
- e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;
- f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich



festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen. Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.



Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt. Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in



den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages in der Schweiz ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

- b. die Betreiber der Anlagen zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt.



Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...



Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können.

Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund-**, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihnen



Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

Art. 128,2

a Aus- und Weiterbildungen anbieten, inkl. (Berufs-)Schulen.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss."

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE



Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~die Artikel 92a und 92b~~

...



Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll. Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmaalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).



Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%). Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.



Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.



Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~



Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile



Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Rosmarie Wydler-Wälti
Oberalpstr.49
4054 Basel

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Basel, 11.09.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Rosmarie Wydler-Wälti, Co-Präsidentin KlimaSeniorinnen Schweiz

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersetzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015** nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich *an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.*

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung-~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüßen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Umwelt BAFU

3003 Bern

vnl-klima@nafu.admin.ch

Bern, 27. September 2024
TE / F112

(Avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zur Revision der CO2-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir verzichten auf eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen der CO2-Verordnung und beschränken uns auf einige für uns wesentliche Punkte.

Die SAB hat bereits in der Vergangenheit immer wieder gefordert, dass die Unterstützung des Bundes für **Klimawandelanpassungsmassnahmen** massiv ausgebaut werden muss. Mit der vorliegenden CO2-Verordnung werden nun mit Art. 127a und Art. 127b entsprechende Finanzhilfen in Aussicht gestellt und die Modalitäten geregelt. Diese beiden Artikel werden deshalb von uns ausdrücklich unterstützt.

Ebenso werden von uns die geplanten Finanzhilfen zur **Vermeidung von Treibhausgasemissionen** und zur **Förderung von Negativemissionen** in Art. 127c und Art. 127d sowie die verstärkten Bestrebungen zur **Information** in Art. 128 und Art. 128a ausdrücklich unterstützt.

Bezüglich des **grenzüberschreitenden Personenverkehrs** hat die SAB in verschiedenen Studienarbeiten auf den dringenden Handlungsbedarf hingewiesen. Wir verweisen dazu

insbesondere auf unsere Analysen im Rahmen der Makroregionalen Strategie für den Alpenraum EUSALP: <https://www.sab.ch/dienstleistungen/internationale-zusammenarbeit/cross-border-mobility/>. Wir unterstützen deshalb ausdrücklich den Ausbau der Nachtzugverbindungen zu den wichtigsten europäischen Destinationen. Wichtig wäre übrigens auch eine Verbindung nach Brüssel wieder aufzunehmen. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr besteht zudem dringender Handlungsbedarf bezüglich Ticketing-Systemen. Es ist unverständlich, dass hier bis anhin keine substanziellen Fortschritte erzielt werden konnten, während beispielsweise im Flugverkehr das grenzüberschreitende Ticketing eine Selbstverständlichkeit ist.

Wir sind äusserst überrascht über den Entscheid des Bundesrates vom 20. September 2024, mitten während der laufenden Vernehmlassung zur vorliegenden CO₂-Verordnung, die Kredite für den Ausbau der **Nachtzugsverbindungen** (30 Mio. Fr.) und für die **Elektrifizierung der Busse** (ebenfalls maximal 30 Mio. Fr.) zu sperren. Diese Mittel wurden durch das Parlament im Rahmen der Beratung des CO₂-Gesetzes gesprochen. Die Förderung der Nachtzüge war im Abstimmungskampf und in der Parlamentarischen Beratung zum KIG und zum CO₂-Gesetz ein wichtiges Element zur Vermeidung von Emissionen durch den Flugverkehr. Die Förderung der Elektrifizierung ist zudem Bestandteil eines Kompromisses für die Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung im öV. Wie bereits weiter oben ausgeführt erachten wir diese Beiträge als sehr wichtig und fordern den Bundesrat dazu auf, diese Aufträge des Parlamentes entsprechend umzusetzen und die genannten Kredite ab 1. Januar 2025 bereit zu stellen.

Abgelehnt wird durch die SAB die Streichung der Förderung von räumlichen Energieplanungen. In der Zusammenarbeit mehrerer Gemeinden auf regionaler Ebene besteht ein erhebliches Potenzial, beispielsweise im Bereich der Mobilität, Wärmeverbund, smarte Messsysteme usw. Die räumlichen Energieplanungen dürfen deshalb nicht gestrichen, sondern sollten vielmehr noch stärker gefördert werden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Pius Kaufmann
Nationalrat

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient globalement la révision de l'ordonnance sur le CO₂. Le SAB approuve, en particulier, les aides financières de la Confédération devant servir à financer des mesures d'adaptation au changement climatique. Le SAB salue également les aides financières prévues pour éviter les émissions de gaz à effet de serre et pour encourager les émissions négatives, ainsi que les efforts accrus en matière d'information et de communication. En ce qui concerne le trafic des voyageurs transfrontalier, le SAB a souligné, dans différents rapports, l'urgence d'agir, notamment en matière de systèmes de billetterie. En revanche, le SAB rejette la suppression de la promotion des planifications énergétiques territoriales. Car ces dernières encouragent les coopérations entre les communes, notamment dans le domaine de la mobilité, des réseaux de chaleur, des systèmes de mesures intelligents, etc.

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

vnl-klima@bafu.admin.ch

Dr. Martin Maniera
Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

martin.maniera@baumeister.ch

Zürich, 15.10.2024

Eingabe zur Vernehmlassung 2024/57: Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie laden interessierte Kreise ein, Stellung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 23 Milliarden Umsatz und rund 90'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

Konsolidierte Meinung

- Wir begrüssen die Aufnahme relevanter Daten im Gebäude- und Wohnregister, insbesondere zur Nutzung von Fernwärme.
- Der Anschluss von Unternehmen an ein Fernwärmenetz sollte als Massnahme anrechenbar sein.
- Quantitative Zwischenziele zur CO2-Emissionen für einzelne Sektoren sollten nicht eingeführt werden, weil sie nicht berücksichtigen, in welchem Sektor oder mit welcher Massnahme die Emissionen möglichst kosteneffizient vermieden werden. Dasselbe gilt für ein jährliches Mindestreduktionsziel von 2.5%.

Art. 3

~~In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:~~

- ~~a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;~~
- ~~b. im Sektor Verkehr: höchstens 75 Prozent;~~
- ~~c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;~~
- ~~d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.~~

Wir bitten Sie, Artikel 3 zu streichen. Gemäss Art. 3 Abs. 3 des CO₂-Gesetzes wird dem Bundesrat die Kompetenz übertragen, in Übereinstimmung mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festzulegen. Der Bundesrat kann, muss aber nicht von dieser Kompetenz Gebrauch machen. Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen stets dort eingespart werden, wo dies möglichst effizient, also zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt.

Art. 10 Abs. 6

6 Die **nationalen** Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. **Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.**

Wir bitten Sie, Art. 10, Abs 6. wie geschildert anzupassen. Gemäss Art. 6 Abs. 3 lit. b CO₂G kann der Bundesrat vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf.

Art. 66a Abs. 1

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel);~~ oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Wir bitten sie, den Mindestzielwert von 2.5% zu streichen und den Anschluss an ein Fernwärmenetz als Massnahme anzurechnen.

Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down 2.5% pro Jahr ist, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch (und auch nicht zielführend).

Der Anschluss an ein Fernwärmenetz ist bislang nicht als Massnahme anrechenbar. Das war bereits in der Vergangenheit ein Fehlanreiz (das Unternehmen kann nichts ans Ziel anrechnen, wenn es sich an die Fernwärme anschliesst) und sollte korrigiert werden. Wenn sich ein Unternehmen z.B. an einen Seewasserverbund anschliesst, ist diese Massnahme nicht anrechenbar und es muss eine hohe Sanktion zahlen, auch wenn es CO₂-frei wird. Für viele Unternehmen (bspw. in der Stadt Zürich) ist der Anschluss an einen Verbund die einzige mögliche Massnahme zur Substitution von Gas/Öl.

Art. 72b

~~Der Dekarbonisierungsplan muss von einer registrierten Beraterin oder einem registrierten Berater nach Artikel 9 der Klimaschutz-Verordnung vom xx.yy.zzzz verifiziert werden.~~

Kommentar:

Wir bitten Sie, Art. 72b zu streichen. Das BAFU/BFE muss die Dekarbonisierungsfahrpläne selbst verifizieren und nicht an Dritte (Kosten zu Lasten der Unternehmen) auslagern. Wenn Unternehmen diese Pläne mit Unterstützung von zertifizierten Beratern (nicht nur von der EnAW oder act) erstellen, sollten diese qualitativ genügend sein und ein Verifizieren nicht viel Aufwand verursachen (vgl. Verifizierung der Zielvereinbarung durch das BAFU). Ansonsten würde die Verwaltung die Berater bestimmen (Registrierung), aber die Unternehmen würden die Verifizierung bezahlen müssen, was nicht akzeptabel ist. Falls der Dekarbonisierungsfahrplan von einem registrierten Berater auf Kosten des Unternehmens (siehe Begleitbericht) verifiziert werden müsste, wäre das wieder eine zusätzliche Hürde.

Art. 89 Abs. 3

Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

(...)

g. Für das Jahr 2031: 52 Prozent

h. Für das Jahr 2032: 54 Prozent

i. Für das Jahr 2033: 56 Prozent

j. Für das Jahr 2034: 58 Prozent

k. Für das Jahr 2035: 60 Prozent

Kommentar:

Wir bitten Sie, bei Art. 89 Abs. 3 den Zeithorizont bis 2035 zu erweitern. Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dieses wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten wird. Ideal beträgt der Förderhorizont mindestens zehn oder mehr Jahre. Mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Die Ablehnung des totalrevidierten CO₂G durch das Stimmvolk im Juni 2021 hat diesen Zeitplan obsolet gemacht. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts bis mindestens 2035 erforderlich.

Artikel 127f

Das BAFU zahlt ~~die Finanzhilfen nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus~~ **bei Umsetzungsbeginn der Massnahme ganz oder zumindest teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen wieder an das BAFU zurückerstattet.**

Wir bitten Sie, Art. 127f wie geschildert anzupassen. Die Anpassung der Auszahlungsmodalitäten würde zu schnelleren Investitionen führen, welche die Emissionen von Baumaterialien senken.

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Baumeisterverband

Thomas Weibel
Vizedirektor, Leiter Technik und
Betriebswirtschaft

Marcel Sennhauser
Vizedirektor, Leiter Politik und Kommunikation



Herr Bundesrat Röstli
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 21. Oktober 2024 sgvdp/ap

Vernehmlassungsantwort: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgvd über 230 Verbände und über 600 000 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.

Mit Publikation vom 26. Juni 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Allgemeine Bemerkungen

Der sgvd steht der Vorlage kritisch gegenüber. Von zentraler Bedeutung ist, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiessen gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten (auch von ausserhalb der EU) führen bzw. diese weiter fördern. Dies ist nur ungenügend gegeben.

Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind bei der Umsetzung der Gesetzesrevision die Unterschiede innerhalb der EU zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche mit den Zielen vergleichbarer EU-Mitgliedstaaten übereinstimmen würden (u. a. Marktgrösse, Kaufkraft, Topographie).

Weiter gehören bei der Förderung gleich lange Spiesse für alle Energieträger dazu, die klimaneutral sind und zur Defossilisierung beitragen. Weiter ist darauf zu verzichten, die geförderte Verwendung klimaneutraler Energieträger auf bestimmte Verbrauchssektoren einzuschränken.

Das Wichtigste in Kürze**Artikel 3 Streichung**

Emissionen sind stets dort einzusparen, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt.

Artikel 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1 Änderung

Der Zusatz «...und mittels Messungen bestätigt werden.» ist zu streichen.

Artikel 23 Ergänzung

Pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels für die Strassenmobilität. Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen.

Artikel 26a Änderung

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll.

Artikel 26b Ergänzung

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesem Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten.

Artikel 66a Abs. 1 Streichung

Die Teilsätze (2.5 %) sind zu streichen.

Artikel 89 Abs. 3 Änderung

Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035.

Artikel 92d Ergänzung

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden.

Artikel 146af Streichung

Der Artikel sollte gestrichen werden, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben.

Anhang 4a, Ziffer 1.3 Änderung

Die Erleichterungen sind auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen. Die Übergangsfrist soll bis zum 31.12.2025 gelten.

Anhang 8, Ziffer 1 Änderung

Durch eine geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden.

Spezifische Bemerkungen

1. Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Artikel 3

Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen stets dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt. Der Artikel ist deshalb zu streichen.

Alternativ: Artikel 3, lit. b

Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75 % per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO₂-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch. Das Sektorziel des Verkehrs ist auf 85 % anstelle von bisher 75 % anzupassen.

Artikel 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen ja genau über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrössen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen. Der Zusatz «...und mittels Messungen bestätigt werden.» ist zu streichen.

Artikel 5a, Abs. 1 lit. b

Der Begriff der Technologie ist zu unscharf, die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist zu restriktiv. Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU Programme und Projekte aktuell zuordnet.

Artikel 6 Abs. 2 lit. n Ziff. 3 sowie Anhang 2a, Ziff. 3

Der Kreis der zu Befragenden ist einzuschränken auf die direkt Betroffenen, da sich sonst beliebige Gruppen für betroffen erklären können und einbezogen werden müssen, ohne dass sie tatsächlich direkt vom Projekt betroffen sind.

Artikel 17a Abs. 2 / 17b Abs. 2 / 17c Abs. 2 / 17cbis Abs. 2

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen ist nachvollziehbar. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke ist nicht präzise; es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (z. B. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz). Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist nur die Zertifizierung des Basisfahrzeuges relevant. Die Aufbaulösung des Fahrzeuges ist nicht relevant für die Ermittlung des Flottenausstosses, da allfällige Aufbaulösungen nicht im Verantwortungsbereich des Herstellers liegen, sondern beim Käufer/Nutzer.

Artikel 17d Abs. 3

Die aktuelle Regelung der übernommenen Inverkehrsetzung aus dem Ausland mit einer kurzen Nutzungsdauer kann zu einer Umgehung der Regulierung führen, wenn in der Schweiz durch Preisverzerrung fossil betriebene Fahrzeuge eingeführt werden. Es sollte sich kein Sekundärmarkt entwickeln, der sich ausserhalb der Lenkungsabgabe bewegt.

Die Formulierung ist deshalb so zu wählen, dass die Fristsetzung (Inverkehrsetzung) sowie die Laufleistungsparameter (Mindestkilometerleistung) für alle Fahrzeugkategorien (Personenwagen, Lieferwagen, leichte Sattelschlepper und schwere Fahrzeuge) gleichwertig gelten.

Artikel 17e

Als Referenzjahr wird das Kalenderjahr, für das die Erreichung der individuellen Zielvorgabe überprüft wird, angenommen. Bei Nutzfahrzeugen erfolgt aber gemäss (EU) 2019/1242, Ziffer 33, der Bewertungszeitraum Juli bis Juni. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung.

Es ist der Bezug der Quelldaten zu berücksichtigen: Für die Bewertung der Emissionswerte schwerer Fahrzeuge ab 01.07.2025 beginnend und jeweils für die Perioden Juli bis Juni rollierend, analog den Vorschriften in der EU.

Artikel 17g

Die Priorisierung (in der Logik der Definition des Importeurs) sollte in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird. Falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollten, ist es der Fahrzeughalter.

Artikel 23

Im Hinblick auf Kompensationsmöglichkeiten des Luftverkehrs fehlt für die Strassenmobilität die pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels. Die konsequente Handhabung müsste eine Abtretung über einen vollen Bemessungszeitraum ermöglichen. Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen und im Rahmen des Referenzjahres zu bescheinigen. Dazu soll ein nationales Emissionshandelsregister geführt werden.

Artikel 23a Abs. 2

Wie zu Artikel 17e vorgängig festgehalten, besteht ein Periodenproblem gegenüber von (EU) 2019/1242, wenn die Schweiz auf die Formulierung «bis zum 31. März des auf das Referenzjahres folgenden Jahres» beharren würde. Die Formulierung ist auf «bis zum 30. September nach Ablauf des Bewertungszeitraums gemäss Art. 17e» zu ändern.

Artikel 23 Abs. 3 (neu)

In der EU besteht die Möglichkeit, dass für leichte Nutzfahrzeuge, welche einen Auf- oder Umbau erhalten, die CO₂-Werte nachgerechnet und nachgereicht werden können. Da diese Möglichkeit in der Schweiz auch besteht, wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, dies in der neuen/geänderten Verordnung aufzunehmen: Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit Mehrstufen-Typengenehmigung nach Art. 3 Ziffer 8 der Richtlinie 2007/46/EG oder nach Art. 3 Ziffer 8 der Verordnung (EU) 2018/858, welche als Fahrgestell oder Brücke vor der ersten Inverkehrsetzung ihren endgültigen Aufbau erhalten und auf einem schweizerischen Datenblatt/Typengenehmigung, einem COC oder eCOC mit einer Einzelabnahme basieren, können mit nachgerechneten WLTP-Verbrauchswerten mittels Berechnungstool der Verordnung EU 2017/1151 für den CO₂-Ausstoss nach der Interpolationsmethodik abgerechnet werden.

Artikel 25a

Gemäss Europäischer Union (EU) 2019/1242 müssen die VECTO-Daten ab dem 01.07.2025 verfügbar gemacht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Daten für das erste Halbjahr 2025 (d.h. erstes Implementierungs-Halbjahr) nicht vollständig zur Verfügung stehen werden. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung. Falls der Importeur für Fahrzeugzulassungen zwischen 01.01.2025 und 30.06.2025 nicht die geforderten VECTO-Daten bescheinigen kann, sollen die Flotten-Durchschnittsdaten der Kategorien aus dem zweiten Halbjahr auch auf das Volumen des ersten Halbjahres 2025 angewendet werden.

Artikel 25a Abs. 2

Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht. Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO₂-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies:

a. Für Fahrzeuge, die im Betrieb CO₂ ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a Ziffer 3.3;

b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Artikel 26

Ökoinnovationen können von den Fahrzeugherstellern eindeutig deklariert werden. Der Importeur kann sie bei seinen CO₂-Deklarationen berücksichtigen. Bei mehrstufigen Fahrzeugen besteht eine Lücke für die Aufbaulösung und die Zertifizierung derselben kann schwierig sein. Massgebend für die Bestätigung von Ökoinnovation soll die Bescheinigung des Fahrzeugherstellers ungeachtet allfälliger zusätzlicher Lösungen für Aufbauten bei mehrstufigen Fahrzeugen sein. Schwere Fahrzeuge sind in diese Regelung einzuschliessen.

Artikel 26a

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100 %igen Biogas-Betrieb sicherzustellen. Der Bezug auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV (SR 730.02) stellt einen unnötig komplizierten Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz her. Sinnvoller ist die Regulierung der Kraftstoffart-Behandlung in der CO₂-Verordnung, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Effekte geht und nicht um Energieeffizienz als solches.

Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder ein pauschalisierter Reduktionswert von 20 % festgelegt wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen) für alle Fahrzeugarten: Der Art. 26a, Abs. 1 CO₂-Verordnung ist, so anzupassen, dass der Teilsatz mit Querverweis zur EnEV (SR 730.02) gelöscht wird. In der Folge ist Art. 12a EnEV (SR 730.02) vollständig zu löschen, da dieser in der CO₂-Verordnung geregelt würde.

Artikel 26b

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können.

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]) und erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden

[HVO]) eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen. Es ist nicht die Formulierung «kann der Importeur beantragen» zu wählen, sondern «kann der Importeur anrechnen lassen».

Artikel 26c

Die Regelung ist auf jeweils Fünfjahresperioden auszuweiten, auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g CO₂/km sind in die Berechnung einzubeziehen. Zudem ist die Regelung für neue Personenwagen von der EU zu übernehmen.

- Die Erleichterungen für die Zielwerterreichung 2025 und 2030 ermöglicht in diesen beiden Implementierungsjahren eine Anrechnung. Das ist marktverzerrend, weil es Hersteller gibt, die davon profitieren (aufgrund des Produktänderungszyklus) und andere nicht. Die Erleichterungen zur Zielerreichung auf die nächsten Implementierungsjahre 2025 und 2030 ist auf die Perioden 2025-2029 und 2030-2034 auszuweiten.
- Ferner ist die exklusive Berücksichtigung von BEV störend, da diese Niedrigemissionsfahrzeuge nicht mitberücksichtigt. Die Erleichterung von BEV/LEV hat für alle Fahrzeugkategorien gleichwertig Anwendung zu finden. Somit kommen auch PHEV in den Genuss der Berücksichtigung.
- Zusätzlich zu dem Flottenverminderungseffekt für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge ist ein Flottenverminderungseffekt für Personenwagen von bis zu 5 % anzuwenden.

Für die Zielquoten sind die folgenden Werte anzusetzen:

- 2025-2029 für Personenwagen 25 %, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge 6 % (jährliche Basis); das Jahr 2025 ist nicht zu berücksichtigen aufgrund der nicht akzeptablen rückwirkenden Inkraftsetzung.
- 2030-2034 für Personenwagen 35 %, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge 10 % (jährliche Basis).

Artikel 26c (neu)

Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so soll für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst werden; dabei soll die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt werden.

Artikel 66

Der Verordnungsentwurf scheint Voraussetzungen festlegen zu wollen, die mit dem Gesetz nicht vereinbar sind. Aus unserer Sicht bedürfen grundsätzlich weder der Begriff der wirtschaftlichen noch der öffentlich-rechtlichen Tätigkeit einer spezifisch CO₂-rechtlichen Konkretisierung auf Verordnungsstufe.

Zumindest sind die vorgenommenen Definitionen zu überarbeiten und allenfalls auf die in Abs. 3 vorgesehene Spezifizierung zu beschränken, dass die Herstellung von Wärme und Kälte für Wohngebäude nicht unter den Begriff der wirtschaftlichen Tätigkeit fällt. Hingegen kann es beispielsweise nicht angehen, nur durch ein Gemeinwesen vorgenommene Tätigkeiten als öffentlich-rechtliche Tätigkeiten zu bezeichnen (Abs. 4) und in der Folge (Abs. 5) noch weitere umfassende Einschränkungen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund sind die Absätze 2, 4 und 5 zu streichen.

Artikel 66a Abs. 1

Das Mindestziel von 2.5 % pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down auf 2.5 % pro Jahr festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung.

Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch und auch nicht zielführend. Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar. Die entsprechenden Teilsätze (2.5 %) sind zu streichen.

Artikel 92d bis g

Es ist zu begrüßen, dass leitungsgebundenes importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie anerkannt werden soll. Die Lösung im CO₂-Gesetz stellt jedoch nur einen ersten Schritt in diese Richtung dar, ermöglicht sie doch «nur» die Anrechenbarkeit von erneuerbarem Gas an Verminderungsleistungen von Anlagen im EHS und solchen mit Verminderungsverpflichtung (sektorielle Einschränkung). Die bereits hohen gesetzlichen Anforderungen werden in der vorliegenden Verordnung in einem derart aufwendigen projektbezogenen Gesuchsverfahren umgesetzt, dass die Praxistauglichkeit der Massnahme in Frage gestellt ist.

Ziel müssen zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz sein, damit die CO₂-Verminderung der in die Schweiz exportierten erneuerbaren Gase grundsätzlich nur in der Schweiz angerechnet wird. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden. Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Im Hinblick auf den Vollzug sollen die interessierten Kreise in die Erarbeitung der vom BAFU zu verlangenden Gesuchsunterlagen miteinbezogen werden.

Artikel 89 Abs. 3

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.

Mit der Totalrevision des CO₂G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Artikel 91 Abs. 2

Der vorgeschlagene Art. 91 Abs. 2 führt zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz: Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in ihrem NDC ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis

2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht. Die Menge an CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren muss, soll auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination der Logik entbehrt.

Die vorgeschlagene Bestimmung bringt auch sachliche Inkonsistenzen mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend, überdies ist sie sachlich ungerechtfertigt.

Artikel 92d

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Artikel 113c

Verwendungszweck

Es sollte darauf verzichtet werden, die Förderung der erneuerbaren Gase künftig an Verwendungsbeschränkungen zu knüpfen. Es wäre sachfremd und unzweckmässig, über die Förderung der Produktion sozusagen durch die Hintertür verordnungsrechtliche Einschränkungen des Verbrauchs vorzugeben.

Fördersumme

Die Höhe der unter diesem Titel bereitgestellten Finanzmittel bilden zwar nicht Gegenstand der vorliegenden Verordnung, sondern ist in Art. 34a des revidierten CO₂-Gesetzes sowie im Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025-2030 (BBI 2024 1776) festgelegt. Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen und dem erheblichen Anteil an den CO₂-Abgaben, die durch den Gassektor bezahlt werden, ist der vorgesehene Anteil von 5 Mio. Franken (vgl. Foliensatz des Webinars vom 22.08.2024, Folie 8 im Kapitel «Förderungen I») an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von 45 Mio. Franken zu erhöhen.

Artikel 113c Abs. 1

Nach dem Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Erweiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 Bst. d rev-CO₂-Gesetz). Die in Abs. 1 des Verordnungsentwurfs vorgesehene Beschränkung auf Biomethananlagen, unter Ausschluss aller anderen Formen erneuerbarer Gase wie beispielsweise von erneuerbarem synthetischem Methan oder Wasserstoff findet im Gesetz und den Materialien keine Grundlage und wird deshalb abgelehnt.

Artikel 113c Abs. 2

Im erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die vollständig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Dies ist nicht sinnvoll, denn je nach Standortbedingungen einer Anlage ist eine teilweise Umrüstung energetisch und ökonomisch sinnvoller. Gerade bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung

der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeeigenbedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute. Als Neuanlagen sollen deshalb bestehende Anlagen gelten, die von der Stromproduktion vorrangig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.

Artikel 114 Abs. 1 Bst. d und 2

Der Förderung von Technologien für die Verminderung von Treibhausgasemissionen ist nur auf Darlehensbürgschaften ausgelegt. Dieses Instrument soll ausgeweitet werden. So sollen Investitionen in solche Vorhaben als Unterhaltsarbeiten betrachtet werden und nicht als Investitionen. Folglich würde daraus ein Steuervorteil entstehen. Dieses Steuerprivileg könnte zeitlich beschränkt werden (z. B. auf die Jahre 2025 bis 2030).

Artikel 119 und 124

Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollte auch für den Infrastrukturausbau zu Gunsten der schnellen Entwicklung der E-Mobilität verwendet werden, z.B. für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur.

Die Kostenäquivalenz der E-Mobilität im Vergleich mit fossilen Antrieben muss insbesondere für das Gewerbe verbessert werden, da die Transportleistung durch ein höheres Leergewicht der Fahrzeuge reduziert ist. Heute sprechen die Kosten gegen die E-Mobilität insbesondere für gewerbliche Nutzer.

Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen privater Gebäudeeigentümer in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet. Damit kann dem schlechten Zugang zur Ladeinfrastruktur wirksam entgegengewirkt werden.

Artikel 127f

Die Auszahlung der Finanzhilfen bei Vorlage des Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme ist ungünstig, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. In Anbetracht der benötigten Liquidität ist eine frühere Auszahlung bei Umsetzungsbeginn anzustreben. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Artikel 129b bis f

Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und gemäss dem Stand der Vernehmlassung soll weitere Unterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um einseitige Regulierung, die den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr diskriminiert.

Die Fördersituation ist gleichwertig auszuweiten auf den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge müssen langfristig alle Fahrzeugklassen erbringen.

Artikel 146af

Gemäss dem vorgeschlagenen Artikel besteht die Gefahr der ungleichen Behandlung der Importeure. Die verzögerte Inkraftsetzung ermöglicht die Einhaltung der Leistungsparameter: Aufgrund der späten Verabschiedung der definitiven Fassung der CO₂-Verordnung wird den Importeuren die Möglichkeit entzogen, frühzeitig das Angebot so zu lenken, dass keinerlei Sanktionszahlungen anfallen. Damit ist die Rechtssicherheit nicht gewährt. Dabei gilt zu bedenken, dass die Schweiz zwar auf die gleichen Emissionsziele

fokussiert, wir aber historisch von einem höheren Ausstosswert und einer schwereren Flotte herkommend, grössere Anstrengungen unternehmen müssen, damit wir auf diesen Zielwert kommen.

Der Artikel sollte gestrichen werden, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben. Aufgrund der späten Behandlung des Geschäftes sollte die Inkraftsetzung auf den 01.01.2026 verschoben werden, damit frühzeitig die Angebote bereinigt werden können. Das Kalenderjahr 2025 soll daher nach der aktuellen Fassung der CO₂-Verordnung vollzogen werden. Konkret: Anstelle der Inkraftsetzung per 01.01.2025 soll fix der 01.01.2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung zwischen 01.01.2025 – 31.12.2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO₂-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO₂-Verordnung).

Anhang 3a, Ziff. 3.4

Die Vorlage geht offenbar davon aus, dass im Schweizer Durchschnitt in den nächsten 14 Jahren die CO₂-Intensität der Wärmeversorgung um mehr als 60% sinkt. Worauf diese Annahme beruht, geht aus dem Erläuternden Bericht nicht hervor; möglicherweise entspringt sie reinem Wunschdenken.

Anstatt über einen Zeitraum von 20 Jahren die Referenzentwicklung im Bereich der Wärmeversorgung als staatliche Planungsgrösse vorzugeben, wäre es viel angemessener, den Faktor $EF_{wv,y,z}$ als dynamischen Parameter zu verstehen, der periodisch empirisch erhoben und in der CO₂V entsprechend festgeschrieben wird.

Anhang 4a, Ziffer 1.1 und 1.2

Wir begrüssen die Beibehaltung des Gewichtsfaktors bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Aus den Statistiken der vergangenen Jahre (Anhang 4a, Ziff. 2) ist ersichtlich, dass die Fahrzeuge kontinuierlich schwerer wurden. Dies erfolgte aufgrund von erhöhtem Passagier- und Fussgängerschutz (Crashverhalten), höherem Komfort, bessere Wärmedämmung, erweiterter Fahrerassistenzsysteme, Abgasnachbehandlung, Implementierung von schwereren alternativen Antriebssystemen etc. Das Gewicht ist ein massgeblicher Einflussfaktor für den Energieverbrauch von Fahrzeugen (bei der Beschleunigung und Verzögerung).

Dieses Kriterium ermöglicht die Würdigung des bestehenden und mutmasslichen Fuhrparks der Schweiz aufgrund unserer Marktbesonderheiten (Strassenbedingungen, Topografie, Anhängerbetrieb, Fahrzeuganwendungen etc.). Gemäss Schilderungen zu Art. 26c ist die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und deren Formel $(z + a * (M_{i,t} - M_{t-2}))$ g CO₂/km dahingehend abzuändern, dass der Anteil von ZLEV-Fahrzeugen (somit BEV als auch PHEV mit einem Ausstoss von bis zu 50 g CO₂/km) als Quotenwert für die individuelle Zielvorgaben-Berechnung berücksichtigt wird, d.h. Anpassung der Zielvorgabe mit der Formel: $((1 - ZLEV) * ((z + a) * (M_{i,t} - M_{t-2}))$ g CO₂/km).

Anhang 4a, Ziffer 1.3

Die Erleichterungen der Absenkjahre 2025 und 2030 sind einseitig und bevorteilen einzelne Marktteilnehmer mit Produktänderungen in den Implementierungsjahren, daher sind die Erleichterungen auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen. Die Übergangsfrist soll bis zum 31.12.2025 gelten für die Berechnung der individuellen Zielwerte der einzelnen Importeure für Personenwagen mit dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km und für die leichten Nutzfahrzeuge mit dem Zielwert von 153.9 g CO₂/km (vgl. Art. 146af und IV).

Weiter fordern wir den Ausschluss der Heavy Duty-Fahrzeuge (Leergewicht >2'585 kg) für die CO₂-Verordnung. Dies aufgrund deren besonderen Charakteristik mit dem schweren Aufbaugewicht und den spezifischen Transportbedürfnissen, welche diese Fahrzeuge erbringen müssen.

Anhang 4b, Ziffer 1

Die Menge an importierten erneuerbaren synthetischen Treibstoff umfasst eine Jahresimportmenge. Die Umschlüsselung auf eine Lebensdauerfahrleistung (welche im Zeitraum von Ø 10.3 Jahren bei Personewagen erreicht wird) ist nicht plausibel und der Wert von 220'000 km ist zudem realitätsfremd. Die durchschnittliche Fahrleistung beträgt in der Schweiz 10'950 km pro Kalenderjahr bei Privatpersonen. Die Formel soll deshalb unter Berücksichtigung der jährlichen Durchschnittsfahrleistung berechnet werden. Wie zu Art. 26b geschrieben, sind in diese Betrachtung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen auch erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff miteinzuschliessen.

Anhang 4b, Ziffer 2

Die pro Untergruppe genannte durchschnittliche Lebenstransportleistung soll auf die durchschnittliche jährliche Transportleistung umgerechnet und angewendet werden. Die Berechnungsformel ist entsprechend anzupassen (vgl. Anhang 4b, Ziffer 1).

Anhang 4c, Ziffer 1.1.1 und 1.1.2

Siehe Anpassung der Formel auf ZLEV anstelle von ZEV (vgl. Anhang 4a, Ziff. 1.1 und 1.2). Die emissionsarmen PHEV mit einem Ausstoss von 50 g CO₂/km sind gleich zu berücksichtigen wie die emissionsfreien BEV. Dieser ZLEV-Wert (anstelle ZEV-Wert) ist nicht in der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte (Anhang 4c, Ziff. 1.1.1) zuzurechnen, sondern dem individuellen Flottenziel anzurechnen. In der Folge ist Anhang 4c, Ziff. 1.1.2 anzupassen.

Anhang 6, Ziffer 10

Das EU-ETS wird ab 01.01.2026 einen neuen Benchmark einführen, unter welchem die Produktion von grauem Zementklinker und «anderen hydraulischen Bindemitteln» zusammengefasst ist. Für die Schweizer Zementindustrie ist es zentral, dass diese - zukünftig in der EU geltende - Regulierung ebenfalls in das Schweizer EHS übernommen wird, damit die Äquivalenz der beiden Systeme gewährleistet bleibt.

Anhang 8, Ziffer 1

Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für teilnahmepflichtige Anlagen (Anhang 8, Ziff. 1) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir fordern eine gleichmässiger - jedoch nicht weniger ambitionierte - Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030. Durch diese geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden und die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten wird verringert.

Im Allgemeinen sind die in Anhang 8 aufgeführten Formeln nur schwer verständlich und es ist nicht klar ersichtlich, um wieviel Prozent die jährlich berechnete Gesamtmenge der Allokation im EHS reduziert wird. Aus diesem Grund erachten wir es als zielführend, wenn eine zusätzliche Darstellung der geplanten prozentualen Reduktion des Absenkpfeils (-X%) hinzugefügt würde.

2. Verordnung über Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel 1

Die Abstützung auf Art. 7, Abs. 9 und Art. 35d USG (SR 814.01) stellen einen starken Bezug zu biogenen Treibstoffen her, der in Art. 1 bis Art. 3 IBTV zu wenig präzise berücksichtigt wird. Als emissionsarme Brenn- und Treibstoffe sind explizit auch biogene Treibstoffe einzuschliessen und dafür ist eine einheitliche Formulierung zu wählen (vgl. Art. 3 IBTV).

Artikel 2

Die Definition von «Inverkehrbringung» ist verwirrend, wenn es um die leitungsgebundenen Energieträger geht (bspw. Methangas CH₄). So kann CH₄ als Biogas oder synthetisches Gas beigemischt werden, bei der Abgabe am jeweiligen Bezugsort ist nicht mehr eindeutig identifizierbar, welchen Ursprung das Gas hat. Wir beantragen eine klare Deklaration von «Inverkehrbringen» mittels virtueller Betrachtung der Massenbilanzierung (d. h. Einspeiseleistung ins Netz) oder der Präzisierung für die Bezugsmenge aus dem Netz mit einem Zertifikathandel.

Artikel 2 Bst. c

Diese Definition ermöglicht die Massenbilanzierung unterschiedlicher Nachhaltigkeitseigenschaften, nicht aber eines Gemisches von erneuerbaren und fossilen Brenn- oder Treibstoffen. Diese eingeschränkte Anwendung der Massenbilanzierung müsste auf die Entnahme von erneuerbarem Gas aus dem fossil-erneuerbaren Gasgemisch im europäischen Gasnetz ausgeweitet werden, sobald übergeordnetes Recht die Anrechenbarkeit dieses erneuerbaren Gases im Schweizer Treibhausgasregister erlaubt.

Wir danken für die Kenntnisnahme und die gebührende Berücksichtigung unserer Hinweise.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Urs Furrer
Direktor



Patrick Dümmler
Ressortleiter

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

per Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17.10.2024

Ausführungsbestimmungen zum revidierten CO₂-Gesetz: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden punktuell bezüglich vierer Bereiche Stellung (**und verweist darüber hinaus auf die weitergehende Stellungnahme des ihm angeschlossenen Verbands SEV – Gewerkschaft des Verkehrspersonals**):

- **Sektorziele und Kompensationssätze:** Sowohl in Artikel 3 (sektorspezifische Emissionsziele) wie auch in Artikel 89 (minimale Kompensationssätze im Inland) des Entwurfs der revidierten CO₂-Verordnung werden Zielwerte festgeschrieben, welche offensichtlich nicht mit den Vorgaben des durch die Bevölkerung grossmehrheitlich angenommenen Klima- und Innovationsgesetzes bzw. der Massgabe "Netto null bis 2050" vereinbar sind. Artikel 3 legt Richtwerte für die Emissionsminderung in den einzelnen Wirtschaftssektoren fest. Diese können jedoch nur dann Sinn ergeben, wenn damit das Gesamtziel erreicht werden kann, was nicht der Fall ist. Entsprechend müssen die Richtwerte aller Sektoren verschärft werden, wobei selbstverständlich auch die Landwirtschaft nicht ausgespart werden darf (aktuell ist dies der Fall). Analoges gilt für die in Artikel 89 pro Kalenderjahr festgelegten minimalen Kompensationsanteile für Massnahmen im Inland. Diese sind – auch auf der Basis sämtlicher Dokumente der Verwaltung – zu tief angesetzt und müssen ebenfalls nach oben angepasst werden.
- **Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs:** Das neue CO₂-Gesetz sieht befristete Beiträge für die Förderung des grenzüberschreitenden Bahnangebots bzw. spezifisch von Nachtzügen vor. Da damit explizit ein Anreiz für die Verlagerung bestehenden Flugverkehrs gesetzt werden soll, sehen wir die nun in der Verordnung vorgesehene Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen kritisch: Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen, wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flug- und Fernbusverkehr gleich. Ebenfalls sollte die (zielgruppenspezifische) Förderung der Vergünstigung von Fahrausweisen in der Verordnung nicht explizit ausgeschlossen werden, da diese im Sinne der beabsichtigten Anreizwirkung sehr wohl ein effizientes Instrument sein kann.

- **Förderung elektrischer Antriebstechnologien:** Neben der Förderung der Nachtzüge schafft das neue CO2-Gesetz im öffentlichen Verkehr mit der Unterstützung elektrischer Antriebstechnologien ein weiteres Fördergefäss. Die dazu vorgesehenen Investitionsbeiträge für die Beschaffung von E-Bussen begrüßen wir grundsätzlich sehr, wobei die Mittel prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden sollten. Wichtig ist auch die vorgesehene Vorgabe, wonach geförderte Busse und Schiffe zu mindestens 75 Prozent im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden müssen. Unseres Erachtens sollte zudem – in letzter Priorität und bei genügend verfügbaren Mitteln – zumindest im Regionalverkehr auch die Unterstützung des Ersatzes von noch nicht vollständig abgedeckten Fahrzeugen möglich sein (aktuell wird dies ausgeschlossen).
- **Förderung der Dekarbonisierung von Anlagen im EHS:** Mit Artikel 37b Absatz 1 Buchstabe b des neuen CO2-Gesetzes wurde eine Grundlage dafür geschaffen, dass die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten unter anderem für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen von Betrieben im Emissionshandelssystem zur Verfügung stehen. Gemäss erläuterndem Bericht legt dazu das BAFU in einer Richtlinie das Verfahren zur Förderung fest und verfügt über die Finanzhilfen, welche "in der Regel als Direkteingabe auf Gesuch hin" ausgerichtet werden, was wir nur unterstützen können. Im Zuge seiner "Aussprache zur Sicherung des metallischen Kreislaufs in der Schweiz" vom 22. Mai 2024 – welche insbesondere die äusserst schwierige Lage der Schweizer Werke in Gerlafingen und Emmenbrücke betraf – hat der Bundesrat die breitgetragenen Forderungen nach Sofortmassnahmen rundweg abgelehnt und stattdessen spezifisch auf die baldige Verfügbarkeit dieses neuen Förderinstruments verwiesen. Wir erwarten entsprechend, dass in der Umsetzung alles dafür getan wird, Fördergesuche möglichst schnell zu prüfen und Investitionsbeiträge unkompliziert und zielgerichtet auszurichten.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zu den Änderungen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Für die Umsetzung der Klimaziele ist ein verstärktes Engagement auf allen politischen Ebenen notwendig. Die Städte setzen seit Jahren eine ambitionierte Energie- und Klimapolitik um. Viele Städte haben bereits eine Netto-Null-Strategie erarbeitet, andere sind auf zusätzliche Unterstützung (Beratung, Förderung) angewiesen. Der Städteverband begrüsst es daher, wenn auch auf übergeordneter Ebene Gesetze und Verordnungen erlassen werden, welche die Städte in ihren Bemühungen unterstützen oder weitergehende Möglichkeiten eröffnen.

Zudem sind Städte von der Klimaerwärmung besonders betroffen. Dort sind aufgrund der weitgehenden Flächenversiegelung, der begrenzten Grünflächen und der eingeschränkten Windzirkulation die Folgen der zunehmenden Hitzewellen besonders ausgeprägt. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und der intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte gegenüber Extremereignissen wie Starkregen oder Hochwasser besonders empfindlich.

Die vorliegende Vorlage ist sehr umfassend. Die Städte sind nur von einem Teil direkt betroffen. Aber die nationale Gesetzgebung im Klimabereich sowie die finanzielle Unterstützung der Gemeinden durch den Bund ist mitentscheidend dafür, ob die Städte ihre selbstgesetzten Ziele erreichen können. Der Städteverband fokussiert sich in seiner Stellungnahme deshalb auf jene Artikel, welche in dieser Hinsicht von besonderer Bedeutung sind. So äussert sich der Städteverband auch zu Artikeln betreffend Flugverkehr und Finanzwesen, auch wenn die Städte in diesen beiden Bereichen keine eigenständigen Kompetenzen haben.



Einleitend kommt der Städteverband zudem auf folgenden Beschluss des Bundesrates vom 20. September 2024 zurück. Im Rahmen des angekündigten Sparpakets hat der Bundesrat mitgeteilt, dass er das CO₂-Gesetz nicht wie beschlossen vollumfänglich per 1.1.2025 in Kraft setzen bzw. die entsprechenden Kredite betreffend die Förderung elektrischer Antriebe für den Strassen-öV und die Schifffahrt vorerst nicht beanspruchen will. Dieses Vorgehen ist für den Städteverband inakzeptabel.

Allgemeine Einschätzung

Der Städteverband begrüsst die Grundzüge der Vorlage. Angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels ist es aus Sicht des Städteverbands aber unerlässlich, den Handlungsspielraum in mehreren Bereichen weiter auszuschöpfen. Insbesondere in folgenden Bereichen fordert der Städteverband Anpassungen:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ist deutlich zu erhöhen. Der Inlandanteil legt fest, wie viel der Mitigationen in der Schweiz verbleiben. Durch diese Investitionen werden in der Schweiz Wertschöpfung, Arbeitsplätze, zukunftsfähige Infrastrukturen und ein langfristiger Wettbewerbsvorteil generiert. Um die internationalen und nationalen Klimaziele zu erreichen, sind zudem umfassende Umbauten an Infrastrukturen sowie Verhaltensänderungen in der Schweiz erforderlich. Ein hoher Anteil der Kompensation im Ausland würde diesen Prozess lediglich verzögern. Aus den genannten Gründen ist ein möglichst hoher Inlandanteil anzustreben.
- Die Sektoren Gebäude und insbesondere Verkehr müssen bis 2030 deutlich mehr zu den Zielen beitragen. Für Städte ist es relevant, dass die Treibhausgasemissionen im erforderlichen Tempo reduziert werden und deren Reduktion nicht hinausgezögert wird.

Ausdrücklich begrüsst der Städteverband die geplante finanzielle Unterstützung bei Massnahmen zur Anpassung und für die Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit. Massnahmen zur Abfederung der zu erwartenden negativen Folgen des Klimawandels sind sehr kostspielig. Die Städte hoffen, dass seitens Bund genügend Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, damit der vorgeschlagene Anteil an Bundesfinanzierung bei den Massnahmen auch tatsächlich ausbezahlt wird.

Weiter vermissen mehrere Städte generell verbindlichere Massnahmen im Bereich des Flugverkehrs. Sie regen an, Flugverbindungen auf kurzen Strecken, für die es effiziente Alternativen mit dem Zug gibt, zu verbieten. Dies betrifft insbesondere Flüge zwischen Genf und Zürich, aber auch zu anderen Flughäfen in benachbarten Ländern wie beispielsweise Mailand-Malpensa.

Stellungnahme und Anträge zur CO₂-Verordnung

Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen (Art. 2a)

Wie oben erwähnt, ist die Erhöhung des Inlandanteils zur Verminderung der Treibhausgasemissionen für die Städte von grosser Bedeutung, um Investitionen und damit die Wertschöpfung, Arbeitsplätze und den Wettbewerbsvorteil in der Schweiz auszulösen. Langfristig ist aus Sicht des Städteverbands anzustreben, dass 100 Prozent der Kompensationen der Treibhausgasemissionen in der Schweiz getätigt werden. Auch weil Kompensationsmassnahmen im Ausland mit hohen Unsicherheiten verbunden sind: Mehrere fundierte Studien zeigen, dass in der Vergangenheit getätigte Klimakompensationsprojekte nicht zu den gewünschten Treibhausgaseinsparungen geführt haben. Aufgrund dieser Unsicherheiten hat der Nationalrat am 26. September 2024 das Postulat 24.3074 «Auslandkompensation».



Integrität sicherstellen und Empfehlungen für den CO₂-Markt formulieren» überwiesen. Der Städteverband ist daher der Ansicht, dass der Inlandanteil deutlich erhöht werden muss. Er fordert vorerst eine Erhöhung auf mindestens 75 Prozent.

Antrag Artikel 2a: Inlandanteil

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu 75 Prozent mit Massnahmen in der Schweiz.

Richtwerte für Sektoren (Art. 3)

Die Sektoren Gebäude und insbesondere Verkehr müssen bis 2030 deutlich mehr zu den Zielen beitragen. Der Vergleich der Ziele für 2030 mit den angestrebten Sektorzielen gemäss Klima- und Innovationsgesetz (KIG) zeigt, dass die vorgeschlagenen Zwischenziele für 2030 nicht angemessen sind: Geht man von einer gleichmässigen Reduktion über den gesamten Zeitraum von 2022 bis 2040 aus, müsste der Richtwert im Jahr 2030 für Gebäude bei rund -60% (statt -50%) und für den Verkehr bei rund -30% (statt -25%) liegen. Da die Reduktion der «letzten» Treibhausgasemissionen immer die Schwierigste ist, und eine Verlagerung der erforderlichen Reduktion in die Zukunft nicht gewünscht ist, fordert der Städteverband folgende strengere Richtwerte für die Sektoren Gebäude und Verkehr. Weiter fordert der Städteverband die Beibehaltung der Inhalte des bisherigen Abs. 2 der aktuell gültigen CO₂-Verordnung:

Antrag Artikel 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

¹ In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 60 Prozent;
- c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;
- d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.

² Wird ein sektorieller Richtwert nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, um die Zielwerte zu erreichen.

Bescheinigungen für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im In- und Ausland (Art. 5)

Einmal als CO₂ emittierter Kohlenstoff verbleibt mehrere Jahrhunderte in der Atmosphäre (Grössenordnung 1'000 Jahre). Die Klimawirkung bleibt folglich über einen sehr langen Zeitraum bestehen. Soll eine Kompensation erfolgen, muss sichergestellt sein, dass die Projekte eine Kohlenstoffbindung gewährleisten, die weit über die aktuell vorgesehenen 30 Jahre hinausreicht. Der Städteverband regt daher eine deutliche Erhöhung der Mindestgarantie an.

Angabe der Emissionen in den Flugangeboten (Art. 14a)

Art. 14a stellt Informationen über die Klimaauswirkungen von Verkehrsleistungen bereit und leistet damit einen Beitrag zur verantwortungsbewussten Entscheidungsfindung der Nutzerinnen und Nutzer. Um die Transparenz und Vergleichbarkeit sicherzustellen, sind jedoch folgende Präzisierungen erforderlich: Damit eine klare und einheitliche Darstellung der Flugangebote gewährleistet wird, sind sowohl die CO₂-Emissionen als auch die weiteren klimawirksamen Emissionen anzugeben. Zudem ist



sicherzustellen, dass die Emissionen für den Hin- wie auch den Rückflug sowie für die gewählte Buchungsklasse angegeben werden. Weiter müssen die verursachten Emissionen greifbarer gemacht werden, denn für Nutzerinnen und Nutzer des Flugverkehrs ist die Menge in CO₂-eq eine Grössenordnung, die oft schlecht einordbar ist. Daher soll dem Reisenden angegeben werden, wie viel die klimarelevanten Emissionen des Fluges im Vergleich zu den jährlichen CO₂-eq-Emissionen pro Kopf ausmachen. Auch sollen die Kosten für die Kompensation des Fluges in der Werbung enthalten sein.

Antrag Artikel 14a:

¹ Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar 2026 im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben. Falls es sich um einen Hin- und Rückflug handelt, müssen die Emissionen für die ganze Strecke angegeben werden. Ausserdem muss die Buchungsklasse angegeben werden.

² [...]

³ [...]

⁴ Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.

⁵ (bisheriger Absatz streichen)

⁵ (neu) In den Flugangeboten muss ein Angebot zur Kompensation aller klimarelevanten Emissionen enthalten sein, das hohen internationalen Standards genügt. Das Kompensationsangebot muss einen Preis enthalten. Das BAFU legt die geeigneten internationalen Standards fest.

⁶ [...]

⁷ (neu) Die klimarelevanten Emissionen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu den jährlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf.

Verminderung durch Ökoinnovationen (Art. 26)

Der Begriff «Ökoinnovationen» ist in der Schweiz nicht definiert. Daher ist unklar, wie diese «Ökoinnovationen» direkt zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen beitragen könnten. Um ein ehrgeizigeres Ziel im Verkehrssektor zu erreichen, sollte aus Sicht des Städteverbands auf derartige Erleichterungen verzichtet werden.

Antrag Artikel 26:

Artikel 26 ersatzlos streichen

Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030 (Art. 26c)

Der Städteverband begrüsst, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind. Dies soll auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen gelten. Denn die im Vergleich zur EU schwächeren Ziele der Schweiz dürfen nicht weiter abgeschwächt werden. Die Prozentsätze für den Anteil neuer E-Fahrzeuge dürfen nicht so tief angesetzt werden, dass Flottenimporteure von einer dauerhaften Reduktion der Emissionswerte der Neuwagenflotte profitieren. Daher fordert der Städteverband die Streichung von Art. 26c.

Antrag Artikel 26c:

Artikel 26c ersatzlos streichen



Inhalte der Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen (Art. 66a)

Aus Sicht einzelner Städte ist es störend, dass der jährliche Absenkpfad von -4,4% des EU-ETS 1 hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies ist besonders fragwürdig, da das EU-ETS 2 für den Brennstoffsektor eine jährliche Reduktion von -5,5% vorsieht. Kehrlichtverbrennungsanlagen (KVA) und die Zementindustrie emittieren etwa 5,7 Millionen Tonnen CO₂, und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Reduktion von 0,1 Millionen Tonnen vor. Gemäss dem Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten Klimazielen, müssen die verbleibenden Industrieemittenten, die kein CCS anwenden, daher mehr als die jährlichen -4,4% beitragen. Gerade im Industriesektor ist es aus Sicht der Städte sehr wichtig, dass der Bund genügend strenge Zielvorgaben erlässt, da hier die Städte kaum regulatorische Möglichkeiten haben. Ohne entsprechende Vorgaben des Bundes in diesem Sektor können die Städte ihre Klimaziele nicht erreichen. Daher fordern einzelne Städte folgenden Antrag:

Antrag Artikel 66a:

¹ Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

Inhalt des Dekarbonisierungsplans (Art. 72a)

Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien grundsätzlich vorhanden und getestet. Es sind vor allem hohe Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von genügend Planerinnen und Planern, Installateurinnen und Zulieferern, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um den Dekarbonisierungsplan einschätzen zu können.

Der von einzelnen Städten ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu. Alle anderen 500 000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen. Daher fordern einzelne Städte folgenden Antrag:



Antrag Artikel 72a

¹ Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

a. bis d. [...]

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des langfristigen Klimaplanes der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen.

Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen (Art. 87)

In Art. 87 wurde die Schwelle, ab der die Kompensationspflicht gilt, von 1'000 auf 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr erhöht. Eine Begründung dafür fehlt. Es ist somit nicht nachvollziehbar, wieso diese Erleichterung eingeführt wird. Diese ist aus Sicht des Städteverbands rückgängig zu machen.

Antrag Artikel 87

¹ Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als 1'000 Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.

² Die Ausnahme von der Kompensationspflicht dauert bis zum Beginn des Jahres, in dem die CO₂-Emissionen, die durch die energetische Nutzung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffmenge ausgestossen wurden, mehr als 1'000 Tonnen CO₂ betragen.

Kompensationssatz (Art. 89)

Importeure von Treibstoffen müssen einen Teil der CO₂-Emissionen im Verkehr kompensieren. Der Kompensationssatz legt den Anteil der zu kompensierenden Emissionen fest. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz können die Importeure einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren. Der Städteverband beantragt, den Mindestkompensationssatz im Inland nicht zu senken, da der Investitionsbedarf in inländische Reduktionsprojekte nach wie vor sehr hoch ist und auch das Potenzial für neue Projekte durchaus vorhanden ist.

Antrag Artikel 89

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 15 Prozent.

Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen (Art. 92f)

Einzelne Städte kritisieren, dass die neu vorgesehene Möglichkeit, ausländisches erneuerbares Gas anzurechnen, auf EHS-Unternehmen und solche mit Verminderungsverpflichtung beschränkt wird. Die damit verbundenen hohen administrativen Hürden sind nicht im Interesse der Klimaziele, denn sie mindern die Anreize, diese wichtige erneuerbare Energie einzusetzen. Diese Städte fordern, dass importiertes erneuerbares Gas grundsätzlich als erneuerbare Energie anerkannt werden soll, wie dies bei importiertem erneuerbarem Strom der Fall ist. Dabei ist sicherzustellen, dass in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen von Paris die Anrechnung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ausschliesslich in der Schweiz erfolgt und bezüglich Ökologie vergleichbare Anforderungen wie für erneuerbares Gas in der Schweiz erfüllt sind.



Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase (Art. 113 c ff)

Einzelne Städte erachten die Fokussierung der Förderung von Biogas-Anlagen einzig auf Biomasse vergärende Anlagen als ungünstig. Aus ihrer Sicht sollte die Förderung mit Fokus auf künftige Entwicklungen, wie im CO₂-Gesetz vorgesehen, technologieoffen ausgestaltet sein, damit auch weitere Technologien (z.B. die Elektrolyse, Pyrolyse oder die Methanisierung zur Erzeugung erneuerbarer Gase) bei Erlangen der Marktreife gefördert werden können.

Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden (Art. 127a/b)

Wie eingangs erwähnt, sind Städte von der Klimaerwärmung und dessen Folgen aufgrund der grossflächigen Versiegelung, der begrenzten Grünflächen und der eingeschränkten Windzirkulation besonders betroffen. Die Hitze kann im städtischen Kontext sehr ausgeprägt sein. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und der intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte zudem gegenüber Extremereignissen wie Starkregen oder Hochwasser besonders empfindlich. Daher haben viele Städte bereits seit Jahren mit der Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Abfederung der negativen Folgen des Klimawandels begonnen. Diese Massnahmen sind sehr kostenintensiv. Daher begrüsst der Städteverband die vorgesehene Förderung für diesen Bereich ausdrücklich.

Mehrere Städte befürchten aber, dass die zur Verfügung stehenden Mitteln bei weitem nicht ausreichend ist. Es stellt sich die Frage, wie viele Finanzmittel verfügbar sind? Der Städteverband fordert die dafür nötigen Finanzmittel. Falls diese der Bund nicht zur Verfügung stellt, regt der Städteverband an, aufzuzeigen, wie die allfällig nötige Priorisierung der Finanzierung der Projekte erfolgen soll.

Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit (Art. 128 ff)

Der Städteverband begrüsst ausdrücklich, dass künftig für Bildungs- und Kommunikationsprojekte im Klimabereich jährlich 5 Millionen Franken an Fördergeldern vom Bund gesprochen werden sollen. Dies ist eine wertvolle Unterstützung für die Gemeinden im Bereich Klimakommunikation. Gemäss Art. 128 fördert das BAFU die Aus- und Weiterbildung sowie die Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Klimaschutzes. Im erläuternden Bericht wird zudem die Förderung im Bereich Anpassung an den Klimawandel erwähnt. Der Städteverband regt daher folgende Änderung an:

Antrag Artikel 128 Förderung

¹ Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz bzw. der Klimaanpassung ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

² Das BAFU gewährt im Rahmen der bewilligten Kredite Finanzhilfen an öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten sowie an private Organisationen, die im Bereich des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung:

- a. Aus- und Weiterbildung anbieten; oder
- b. die Öffentlichkeit informieren oder beraten.

³ [...]

Einzelne Städte erachten die geplante Höhe der Finanzhilfe als unzureichend, da förderwürdige Projekte häufig von nicht-gewinnorientierten Organisationen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften wie Gemeinden durchgeführt werden. Daher erscheint die Höhe der Finanzhilfen insbesondere im Vergleich mit den anderen Anspruchsberechtigten in dieser Verordnung als gering.



Antrag Artikel 128a Höhe der Finanzhilfe

Die Finanzhilfen betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten.

Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken (Art. 129a)

Artikel 9 Absatz 1 des Klima- und Innovationsgesetzes verpflichtet den Bund dafür zu sorgen, dass der Schweizer Finanzplatz einen effektiven, nachvollziehbaren Beitrag zur emissionsarmen und gegenüber dem Klimawandel widerstandsfähigen Entwicklung leistet.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich. Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Artikel 129a erschwert wird. Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Artikel 129a und die Erläuterungen sind gemäss einzelner Städte daher entsprechend anzupassen.

Um sicherzustellen, dass Massnahmen zur Verminderung der Klimawirkung von nationalen und internationalen Finanzmittelflüssen getroffen werden, braucht es aus Sicht einzelner Städte ergänzend zur geplanten Berichterstattung klar formulierte Verpflichtungen. Als Vorschlag regen einzelne Städte folgenden Absatz 5 an.

Antrag Artikel 129a

¹ [...]

² [...]

³ (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

⁴ (bisher 3)

⁵ (neu) Der Bund verpflichtet Finanzinstitute bis 2050, ihre Finanzflüsse klimaneutral auszugestalten und entsprechende Absenkpfade festzulegen. Die Finanzinstitute erstatten dem Bund jährlich Bericht über die getroffenen Massnahmen und die Zielerreichung.

Stellungnahme und Antrag zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel 3 der IBTV legt fest, welche ökologischen Anforderungen erneuerbare Brenn- und Treibstoffe erfüllen müssen, damit diese in Verkehr gebracht werden dürfen. Die ökologischen Anforderungen sind gemäss Vorlage unter anderem erfüllt, wenn die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe über den gesamten Lebenszyklus betrachtet mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugen als konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoffe (Art. 3 Abs. 1 Bst. a).



Diese Verminderungsleistung ist aus Sicht des Städteverbands nicht ausreichend. Sie soll mindestens den Regelungen der EU, welche eine Verminderung von mindestens 70 Prozent vorgibt, entsprechen. Zudem darf es aus Sicht des Städteverbands nicht sein, dass neue Brenn- und Treibstoffe die Umwelt höher belasten als konventionelle fossile, wie dies Absatz 1 Buchstabe b aktuell zulassen würde. Er schlägt deshalb vor, die Bestimmung dahingehend anzupassen, dass erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe die Umwelt nicht stärker belasten dürfen als konventionelle fossile.

Antrag Artikel 3 IBTV

- ¹ Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn
- der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 70 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
 - der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~25 Prozent mehr~~ weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
 - beim Anbau der Rohstoffe für die Herstellung des erneuerbaren Brenn- oder Treibstoffs keine Flächen genutzt wurden, die nach dem 1. Januar 2008 umgenutzt wurden und vor der Umnutzung einen hohen Kohlenstoffbestand oder eine grosse biologische Vielfalt aufgewiesen haben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Anders Stokholm

Stadtpräsident Frauenfeld

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Stellungnahme der Stadt Zürich zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Die Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse die Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) und die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV). Die Stadt Zürich verzichtet auf eine Rückmeldung zur IBTV.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Stadt Zürich verfolgt ambitionierte Klimaziele. Bis 2040 sollen die direkten Treibhausgasemissionen vollständig auf null reduziert werden. Für die Emissionen der Stadtverwaltung gilt dieses Ziel bereits bis 2035. Bei den indirekten Emissionen strebt die Gesamtstadt bis 2040 eine Reduktion um 30 % im Vergleich zu den Emissionen von 1990 an, während für die Stadtverwaltung dieses Ziel bis 2035 erreicht werden soll. Die vorliegenden Anpassungen der CO₂-Verordnung schaffen verbesserte Rahmenbedingungen, um der Stadt Zürich und weiteren Akteur*innen die Umsetzung ihrer Klimaambitionen im Bereich der direkten und indirekten Treibhausgasemissionen zu erleichtern.

Betreffend Ambitionen

Der Gebäudesektor ist für einen grossen Anteil der nationalen Treibhausgasemissionen (THGE) verantwortlich. Mit der fortschreitenden Dekarbonisierung des Betriebs von Gebäuden (Scope 1), rücken im Gebäudesektor die indirekten THGE, welche bei der Erstellung (Neubau, Sanierung, Teilsanierung, etc.) von Gebäuden entstehen (Scope 3), in den Fokus. Um die formulierten THGE-Reduktionsziele des Klima- und Innovationsgesetzes bei den indirekten Emissionen (Scope 3) im Gebäudesektor zu erreichen, muss die bauliche Weiterentwicklung des Gebäudebestandes mit möglichst wenig THGE erfolgen. Dies erfordert die Bilanzierung der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus von Gebäuden und auch die gesetzliche Verankerung eines Grenzwertes für die indirekten THGE (Scope 3). Darüber hinaus erfordert es optimale Bedingungen hinsichtlich dem ressourcenschonenden Weiterbauen im Bestand (z.B. Aufstocken und Anbauen).

Die Landwirtschaft im Sektor "Übrige" und die Verantwortung auf die Agrarpolitik zu übertragen ist unseres Erachtens nicht zielführend. Auch die Stadt Zürich nimmt die Land- und Forstwirtschaft explizit als Sektor in die Klimaschutz- und Massnahmen-Planung auf.

Betreffend Förderung

Die Stadt Zürich verursacht mit dem Betrieb der Kehrriechtverwertungsanlage (KVA) Hagenholz und der Klärschlammverwertungsanlage (KSV) Werdhölzli CO₂-Emissionen sowohl fossilen wie auch biogenen Ursprungs in beträchtlicher Höhe. Die Schweizer KVA werden einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels der Schweiz bis 2050 leisten. Allerdings ist die Mittelbeschaffung zur Finanzierung von CCS-Massnahmen für die Betreibenden von KVA besonders in der Anfangsphase herausfordernd: Es fehlen die gesetzlichen Grundlagen, um Investitionen in CCS-Massnahmen über die Abfallgebühren zu finanzieren.

Die CO₂-Abscheidung und Logistik bei KVA ist unseres Erachtens künftig fester Bestandteil des Abfallverwertungsprozesses. Regelungen zur Umsetzung und Finanzierung von CCS-Massnahmen passen aus unserer Sicht daher thematisch in das Umweltschutzgesetz. Die Revision des Umweltschutzgesetzes ist dringend anzugehen, um CCS-Massnahmen bei den Gesundheits- und Umweltdepartement



KVA zu ermöglichen und das Netto-Null Ziel des Bundes bis 2050 zu erreichen. Ohne diese gesetzliche Grundlage können die KVA die nötigen Massnahmen nicht umsetzen.

Betreffend Anpassung an den Klimawandel

Massnahmen gegen die Abnahme der Versorgungssicherheit sowie Forschungsprojekte sollen auf Bundesebene koordiniert und umgesetzt werden, um einheitliche Beurteilungsgrundlagen zu schaffen. Wichtig ist insbesondere der Einbezug wichtiger Akteur*innen. Bedarf besteht insbesondere bei der Untersuchung von wenig erforschten Folgen, wie etwa den Auswirkungen auf Fauna und Flora oder der Ausbreitung krankheitsübertragender Arten.

Die ausführliche Stellungnahme zur Gesetzesvorlage mit konkreten Formulierungs-Anträgen erhalten Sie auf den folgenden Seiten. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

2. Kommentare und Anträge zu einzelnen Artikeln der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Art. 2a: Der Inlandanteil ist auf mindestens drei Viertel zu erhöhen

Damit die Stadt Zürich ihre ambitionierten Klimaziele im Bereich der indirekten Emissionen erreicht, sind wir auf Zuliefernde angewiesen, die zu diesem Ziel beitragen. Der Inlandanteil definiert, wie viel der Mitigationsinvestitionen in der Schweiz verbleiben, wodurch in der Schweiz Wertschöpfung, Arbeitsplätze, zukunftsfähige Infrastrukturen und ein langfristiger Wettbewerbsvorteil generiert werden. Aus diesem Grund ist der Inlandanteil möglichst hoch anzusetzen. Die vorgeschlagenen zwei Drittel sind deshalb klar zu niedrig. Langfristig sind 100 % anzustreben, auch in Verbindung mit CCS (CO₂ Abscheidung und Speicherung), was durch die Netto-Null-Strategie der Stadt Zürich aufgezeigt wird. Im Sinne eines Kompromisses sollte der Inlandanteil aktuell auf mindestens drei Viertel erhöht werden.

Änderungsantrag

Art. 2a	...mindestens zu drei Vierteln mit Massnahmen in der Schweiz.
---------	--

Art. 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

Die Richtwerte für die einzelnen Sektoren sind teilweise zu hoch, insbesondere im Hinblick auf Art. 2a, der einen Inlandanteil von lediglich mindestens zwei Dritteln festlegt. Besonders die beiden Richtwerte für die Sektoren Gebäude und Verkehr sind zu senken. Zum Beispiel gelten im Kanton Zürich für 2030 folgende Zielwerte: Gebäude -65 %, Verkehr -40 % gegenüber 1990.

Änderungsantrag

Art. 3	Die Richtwerte für die Sektoren Gebäude und Verkehr sind analog Kt. ZH zu senken auf: a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent; b. im Sektor Verkehr: höchstens 60 Prozent;
--------	---



Art. 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

Der Sektor *Land- und Forstwirtschaft* sollte explizit genannt werden und nicht im Sektor "Übrige" versteckt sein.

Art. 5a Abs. 1 Bst. b und e sowie Abs. 2: Projekte und Programme für Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im In- und Ausland

Der Ausschluss von Kompensationsprogrammen, die Projekte aus verschiedenen Themenbereichen oder Regionen umfassen, weil sie mehr Verwaltungsaufwand bei der Dokumentation, Validierung und Verifizierung erfordern, ist nicht überzeugend.

Es sollte den Antragstellenden freigestellt sein, selbst zu entscheiden, welches Programm am wirksamsten ist und die grösste Zusätzlichkeit gewährleistet. Beispielsweise sollte ein Programm, das mehrere Länder umfasst, um gleichzeitig ein besonders finanzschwaches und klimaexponiertes Land zu unterstützen und dabei eine gewisse Risikodiversifizierung zu ermöglichen, realisierbar sein.

Art. 14a: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Es ist zu begrüßen, dass Fluggesellschaften gemäss Art. 14a eine klare Angabe zu den THG-Emissionen von Flügen in den jeweiligen Flugangeboten machen müssen. Eine Differenzierung der Buchungsklassen sollte explizit eingeführt werden. Positiv ist, dass auch weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, berücksichtigt werden müssen.

Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Transparenzmassnahmen allein reichen jedoch nicht aus. Es braucht zusätzliche Anreize, beispielsweise die Möglichkeit für Käufer*innen, beim Kauf eines Flugtickets einen freiwilligen Beitrag für die Beimischung von synthetischen Treibstoffen zu leisten. Solche Kompensations- und Innovationsoptionen sollten in den Angeboten klar sichtbar und jeweils als Standardoption verfügbar sein.

Art. 14a Abs. 1: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Der Begriff "beworben" ist sehr unspezifisch. Grundsätzlich sollten jegliche buchbaren Angebote, auch die auf den Webseiten der Airlines gelisteten, unter die Pflicht zur Angabe der CO₂-Äquivalente fallen, einschliesslich der nicht-CO₂-Effekte.

Änderungsantrag

Art. 14a Abs. 1	Wer Flugreisen im Linienvorkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden zu finden sind ...
--------------------	--

Art. 14a Abs. 3: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Es ist wichtig, dass das BAFU parallel einen Leitfaden und Erklärungen zum aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse veröffentlicht. Es wäre wünschenswert, dies so zu organisieren, dass sich verschiedenste Institutionen an den Berechnungen orientieren können.

Änderungsantrag



Art. 14a Abs. 3	Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Die Berechnungsgrundlage wird vom BAFU dokumentiert und veröffentlicht.
--------------------	--

Art. 16a: Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Die Merkmale, die von der Stadt Zürich im GWR gepflegt werden müssen, werden bereits durch das Statistikamt der Stadt Zürich (SSZ) gepflegt und aktualisiert. Dies erfolgt im Rahmen eines wärmetechnischen Anlage (WTA)-Verfahrens, d.h. ausschliesslich im Rahmen eines Bewilligungsverfahrens einer WTA und im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens. Es gibt neben Bewilligungsverfahren auch Anzeigeverfahren, wie das z.B. bei einem Brennerwechsel der Fall ist. Im Rahmen von solchen Anzeigeverfahren geht aktuell keine Meldung an das SSZ. Folglich wird keine Aktualisierung des GWR vorgenommen. Zukünftig, voraussichtlich bis Ende 2025, sollen auch diese Daten im Rahmen eines Anzeigeverfahrens durch eine entsprechende Schnittstelle unserer Datenbank (EDP) im GWR automatisch aktualisiert werden können. Eine Option ist, solange die Pflicht der Gemeinden, die Merkmale im GWR zu aktualisieren, erstmal auf die Baubewilligungsverfahren und die Bewilligungsverfahren von wärmetechnischen Anlagen zu beschränken.

Art. 16a, c: Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Das Merkmal "Heizwärmebedarf" wird aktuell bei nicht vorliegendem GEAK-Bericht nicht automatisch erfasst. In solchen Fällen liegen aktuell keine Daten vor. Die detaillierten energetischen Daten zur Gebäudehülle (Fassade, Fenster, Kellerdecke usw.) werden erst zukünftig erfasst und bis ca. Ende 2025 in der Datenbank (EDP) gepflegt, sodass erst dann ein automatischer Datentransfer über das SSZ an das GWR erfolgen kann.

Art. 17c^{bis} Abs. 1: Schweres Fahrzeug

Der Artikel soll auch für 4x2 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht geringer als 16 t und andere Achskonfiguration wie zum Beispiel 4x4, 6x4, 6x6, 8x2, 8x4 etc. gültig sein.

Änderungsantrag

Art. 17c ^{bis} Abs. 1	Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende schwere Fahrzeuge: alle Fahrzeuge nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstaben i und f VTS
-----------------------------------	---

Art. 26c: Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Wir fordern eine Gleichbehandlung wie bei PKW. Eine Sonderbehandlung würde eine unnötige Aufweichung bewirken. Die im Vergleich zur EU schwächeren Ziele der Schweiz sollten nicht noch weiter abgeschwächt werden. Die Prozentsätze für den Anteil von e-Neufahrzeugen dürfen nicht so niedrig angesetzt werden, dass die Flottenimportierenden von einer permanenten Verminderung der Emissionswerte der Neuwagenflotte profitieren.

Änderungsantrag



Art. 26c	Artikel ersatzlos streichen
----------	-----------------------------

Art. 72 Abs. 3: Monitoringbericht

Es liegen Daten über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien vor (z.B. von der EU oder von ICAO via CORSIA). Wenn Emissionsfaktoren wie im Vorschlag mit null gesetzt werden, führt dies zu Marktverzerrungen durch unerwünschte Anreize:

1. Es werden die billigsten erneuerbaren Energien gekauft, anstatt solche mit den geringsten vorgelagerten Emissionen.
2. Erneuerbare Energien werden gegenüber Effizienzmassnahmen bevorzugt, die zu null Treibhausgasemissionen führen, weil sie vorgelagerte Emissionen reduzieren.
3. Es fehlt der Anreiz, auch die vorgelagerten Emissionen zu reduzieren, und es besteht Unklarheit darüber, ob Scope-3-Emissionen reduziert und minimiert werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 72 Abs. 3	Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt entspricht der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null .
-------------------	--

Art. 72a: Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Bei der Verminderungsverpflichtung sollte nicht nur die Angabe von direkten THG-Emissionen erfordert werden (wobei aktuell nur fossile Brennstoffe obligatorisch in die Bilanz einbezogen werden müssen), sondern es sollten konkrete Anreize für die Angabe von indirekten Emissionen sowie Emissionen von vor- oder nachgelagerten Prozessen geschaffen werden.

Hinterlegte Emissionsfaktoren sind entsprechend anzupassen.

Änderungsantrag

Art. 72a	f. (neu) einer Auflistung von vor- und nachgelagerten Prozessen, in welchen indirekte Treibhausgasemissionen anfallen.
----------	---

Art. 89 Abs. 2 und 3: Kompensation

Mit dieser Verordnung soll der Kompensationssatz im Inland ab 2025 von 15 Prozent auf 12 Prozent gesenkt werden, während der Kompensationssatz insgesamt von 23 Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2025 angehoben werden soll. Dieser Gesamtsatz soll jährlich um 5 Prozent erhöht werden. Daher soll künftig der Hauptanteil der Kompensationsleistungen im Ausland erbracht werden.



Die Reduktion des Kompensationssatzes im Inland wird damit begründet, dass ein maximaler Kompensationsaufschlag von 5 Rappen pro Liter (Art. 28c Abs. 3 Revision CO₂-Gesetz) gilt, es Kostenunterschiede zwischen in- und ausländischen Projekten gibt und das Potenzial für zusätzliche inländische Projekte aufgrund anderer klimapolitischer Massnahmen sinkt. Für die Erreichung der nationalen und internationalen Klimaschutzanforderungen werden künftig sämtliche Staaten alle möglichen Massnahmen ergreifen müssen. Die Umsetzung und Finanzierung additionaler Klimaschutzprojekte im Ausland werden entsprechend schwieriger. Die vorliegende Verordnung berücksichtigt dies nicht ausreichend. Um die Abhängigkeit von ausländischen Klimaschutzprojekten zu reduzieren, empfehlen wir, den Kompensationsanteil im Inland bei 15 Prozent zu belassen und die jährliche Steigerung des Kompensationssatz insgesamt gleichmässig auf den in- und ausländischen Kompensationssatz aufzuteilen.

Änderungsantrag

Art. 89 Abs. 2	Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 12 15 Prozent
Art. 89 Abs. 3	Neu: Die jährliche Erhöhung des Kompensationssatzes wird gleichmässig durch inländische und ausländische Kompensationsmassnahmen erzielt.

Art. 92d Abs. 3: Gesuch um Ausstellung von internationalen Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas

Es scheint nicht praktikabel, dass der Partnerstaat zu jedem Projekt eine Bestätigung gibt. Stattdessen sollte dies im Grundsatz in der Form eines Staatsvertrages geregelt werden.

Änderungsantrag

Art. 92d Abs. 3	Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen. Der Partnerstaat hat bestätigt, dass exportiertes Biogas nicht im eigenen Treibhausgasinventar angerechnet wird. Zusätzlich ist dem Gesuch ein Prüfbericht zur konkreten Anlage einer vom BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen.
--------------------	--

Art. 92e Abs. 4: Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Wenn ein Nachbarstaat Biogasanlagen fördern möchte, soll er dies tun. Die Treibhausgasverminderung gehört der Schweiz, solange der Nachbarstaat im Staatsvertrag zustimmt. Doppelzählungen sind mit dem ersten Satz "Der ökologische Mehrwert der Verminderungsleistung ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten" ausgeschlossen.

Änderungsantrag

Art. 92e Abs. 4	Der ökologische Mehrwert der Verminderungsleistung ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten. Wurde der ökologische
--------------------	---



	Mehrwert bereits vergütet, so werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt. Der Gesuchsteller wird über die Menge an ausgestellten internationalen Bescheinigungen informiert.
--	---

Art. 113c Abs. 2 Bst. b und Art. 113d Abs. 1: Förderberechtigung und Förderbeitrag

Ehemals staatlich geförderte, stromproduzierende Anlagen werden gegenüber neuen Anlagen erheblich bevorteilt, weil sie den vollen Förderbetrag erhalten, obwohl die Investitionen für Tief- und Hochbau vollständig wegfallen. Der Förderbetrag für ehemals staatlich geförderte, stromproduzierende Anlagen sollte daher reduziert werden, während der Förderbeitrag für neue Anlagen im Gegenzug erhöht werden sollte.

Art. 113d: Förderbeitrag

Falls die Förderbeiträge regressiv vergeben werden sollen, schlagen wir folgende Formulierung vor:

"für die ersten 90 Nm3 Biomethan/h...:"

"für die weiteren 91 - 400 Nm3 Biomethan/h...:"

"für die weiteren > 400 Nm3 Biomethan/h...:"

Art. 127a Abs. 2 Bst. b / f (neu): Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Wir bitten um Ergänzungen bei der Auflistung der zu vermeidenden Folgen.

Änderungsantrag

Art. 127a Abs 2	b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost, schmelzenden Gletschern und Sturmereignissen; f (neu). Ausbreitung von Schadorganismen, Krankheiten.
--------------------	---

Art. 128: Förderung

Notwendige Veränderungen können in demokratischen Gesellschaften nicht verordnet werden. Vielmehr müssen die Bürger*innen mitgenommen werden. Kultur hat die Kraft, zur Verhaltensänderung beizutragen. Kunst und Kultur sind prädestiniert für die weiterhin anstehenden Veränderungsprozesse. Vermittlungsarbeit im Kulturbereich sollte daher verstärkt gefördert werden.

Änderungsantrag

Art. 128	¹ Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten, zum Beispiel durch Kulturvermittlung , im Bereich des Klimaschutzes. ... ³ Förderungswürdige Projekte sind Bildungs-, Kultur- und Kommunikationsprojekte, welche insbesondere: ...
----------	--



Art. 129 Bst. d (neu): aktive Förderung von Austausch

Die Stadt Zürich begrüsst, dass der Bund Informations- und Kommunikationsprojekte, die auf die Ziele des CO₂-Gesetzes einzahlen, finanziell unterstützt. Wir schlagen zusätzlich vor, die Möglichkeit für Austausch und Vernetzung zwischen den geförderten Organisationen, Projekten und öffentlichen Stellen zu schaffen. In Anlehnung an Art. 128 Abs. 3 Bst. c, der die Pflicht formuliert, dass geförderte Projekte multiplizierbar sein müssen, schlagen wir eine Ergänzung von Art. 129 vor.

Änderungsantrag

Art. 129 Bst. d	d. (neu) multiplizierbare Bildungs- und Kommunikationsprojekte und fördert den Austausch.
--------------------	---

SWISS KRONO AG, Willisauerstrasse 37, 6122 Menznau, Switzerland

An:

Bundesrat Albert Rösti
Gesamtbundesrat
Bundesamt für Umwelt

Elektronisch an ynl-klima@bafu.admin.ch

Ort, Datum: Menznau, 24.09.2024

Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrter Gesamtbundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Bezugnehmend auf das Schreiben von Herrn Bundesrat Rösti vom 26. Juni 2024 möchten wir uns für die Möglichkeit bedanken, innerhalb der Adressatengruppe *interessierte Kreise* an der Vernehmlassung zur neuen CO₂-Verordnung (CO₂V) teilzunehmen. Als Unternehmen leisten wir bereits heute einen aus unserer Sicht wesentlichen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen in der Schweiz. Daher fühlen wir uns verpflichtet, unsere Stellungnahme zum Verordnungsvorschlag dahingehend zu formulieren, dass bedeutende CO₂-Reduktionen bzw. eine Erhöhung der CO₂-Senken auch in Zukunft möglich sein werden.

Kurzbeschreibung Unternehmenstätigkeiten:

Als holzverarbeitendes Unternehmen leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur umweltschonenden Herstellung von Produkten für das Möbel- und Baugewerbe aus erneuerbaren Rohstoffen. Gleichzeitig erhöhen unsere Produkte den im Holz gebundenen Kohlenstoffspeicher der Schweiz. Als Unternehmen fällt uns zudem eine wichtige Rolle in der Verarbeiterkette und der stofflichen Nutzung von Schweizer Holz zu, weil wir als Abnehmer von Industrie- und Sägereistholz auch mindere Sortimente nutzen können. Dadurch fördern wir eine sinnvolle Durchforstung der Wälder mit volkswirtschaftlich optimalen Nutzen – dank hoher Wertschöpfung stofflich einsetzbarer Holzprodukte – und wir unterstützen die Verarbeiterkette, indem wir deren Beiprodukte (Sägereisthölzer) oder deren Ausschuss als Recyclingholz in unseren Holzwerkstoffen einsetzen.

Die Schweizer Holzwirtschaft hat jedoch einen schweren Stand. Sie steht in Konkurrenz zu ausländischen Produzenten mit günstigeren Kostenstrukturen und anderen, nicht erneuerbaren Werkstoffen aus dem In- und Ausland. Zudem erschwert die vermehrte Nachfrage der meist staatlich geförderten Holzenergie die Situation.

Diese schwierige Ausgangslage der holzverarbeitenden Schweizer Industrie ist nicht selbstverschuldet. Diverse äussere Faktoren tragen zu diesem «Systemnachteil» bei wie etwa das höhere Schweizer Kostenniveau in der Produktion, topografische Gegebenheiten mit gleichzeitig anspruchsvollen Funktionserwartungen an den Schweiz Wald, politisch motivierte Konkurrenz zur stofflichen Holznutzung etc. Die holzverarbeitenden Schweizer Säge- und Plattenindustrie ist jedoch eine Schlüsselbranche hinsichtlich des Klimaschutzes. Eine längerfristig andauernde Erhöhung der Senkenleistung kann nur sie erbringen. Daher sind Instrumente gefragt, welche die «Systemnachteile» punktuell und auf die einzelne Problemstellung bezogen bis zu einem gewissen Grad auszugleichen vermögen. Ein solches Instrument wurde mit dem Kompensationsmechanismus geschaffen. Mit diesem können wir unser Kerngeschäft stärken, zusätzliche Kohlenstoffspeicher in Holzprodukten aufbauen und langfristig Holz als natürlicher, nachwachsender Werkstoff vermehrt etablieren.

In diesem Zusammenhang ist unsere Teilnahme an der Vernehmlassung zu verstehen.

Unsere Anliegen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz:

Grundsätzlich begrüssen wir die in der revidierten CO₂-Verordnung aufgeführten Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz. Namentlich scheint uns wichtig, dass der Kompensationsmechanismus weiterhin bestehen bleibt und keine zeitliche Begrenzung verankert wurde. (Eine solche können wir zumindest weder aus dem CO₂-Gesetz noch dem Verordnungsentwurf ableiten.) Es ist uns bewusst, dass das CO₂-Gesetz mit der Zielsetzung in Artikel 3 die Periode von 2025 bis 2030 regelt. Dennoch sind wir der Meinung, die im Gesetz beschriebenen Instrumente seien so angelegt, dass sie über das Jahr 2030 hinaus wirken sollen und einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Zwischenziele 2040 und des Netto-Null-Ziels 2050 des Klima- und Innovationsgesetzes leisten werden. In diesem Sinne bitten wir um folgende Ergänzungen bzw. Präzisierungen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz, dem vorliegenden Entwurf der CO₂-Verordnung:

1. Verankerung von Kompensationssätzen über 2030 hinaus (mind. bis 2035)

Nur durch die Festlegung eines Kompensationssatzes werden die Treibstoffimporteure auch tatsächlich verpflichtet, den Kompensationsmechanismus gemäss *Artikel 28b und 28c CO₂G* anzuwenden. *Artikel 89 Absatz 3 CO₂V* regelt den Kompensationssatz. Im Verordnungsentwurf werden jährlich linear steigende Kompensationssätze von 25% für 2025 bis 50% für 2030 vorgeschlagen (somit jährlich 5% höhere Kompensationspflicht). Wir gehen davon aus, dass die vorgeschlagenen Sätze mit der Zielerreichung einer 50% geringeren Treibhausgas-Gesamtemission gegenüber 1990 (*Artikel 3 Absatz 1 CO₂G*) abgeglichen sind. Insofern unterstützen wir die Festlegung und die Höhe der Kompensationssätze von 2025 bis 2030.

Es braucht jedoch bereits heute eine weiterführende Verpflichtung der Treibstoffimporteure, die Treibhausgas reduzierenden bzw. Senken bildenden Projekte weiterzuführen. Der Kompensationsmechanismus hat sich als praxistaugliches Instrument etabliert, bedeutende zusätzliche CO₂-Reduktionen quer durch verschiedene Branchen bzw. CO₂-Senken bildende Massnahmen in der Holzbranche bei Unternehmen unterschiedlichster Grösse zu erwirken. Allen gemeinsam dürfte aber sein, dass sie Planungssicherheit benötigen mit einem zeitlichen Horizont von mindestens zusätzlich zehn Jahren. Wenn wir als Unternehmen uns zur Realisierung CO₂-Senken bildender Massnahmen innerhalb des Kompensationsmechanismus entschliessen, müssen wir in eine bedeutende Vorleistung gehen. Die zusätzliche Erhöhung der Senkenleistung verlangt zusätzliche Planung, den Aufbau zusätzlicher Ressourcen und letztlich – da es sich immer um ein Ex-Post-System handelt – den Umgang mit einem zusätzlichen Risiko, das sich aus der nachträglichen Ausstellung von Bescheinigungen ergibt, die jeweils ausschliesslich die exakt dokumentierte, nachverfolgbare Wirkung unter Einhaltung aller Projektkriterien umfasst. Aus unserer Sicht ist dieser Mechanismus zielführend, da keine Mitnahmeeffekte finanziert werden und unternehmerische Freiheiten in der Realisierung der Senkenwirkung (innerhalb der Projekt-/Programmvorgaben) zugestanden werden. Dennoch benötigen wir bei den Rahmenbedingungen – dem Weiterführen des Kompensationsmechanismus) mehr Planungssicherheit. Diese ergibt sich aus einer Festlegung der Kompensationssätze bis mindestens 2035. Wir könnten uns vorstellen, dass der Kompensationssatz ab 2031 jährlich weiter linear steigt, aber womöglich mit einem moderateren Anstieg (z.B. um 2% bis 3% pro Jahr).

Antrag:

Artikel 89 Absatz 3 CO₂V wird **wie folgt ergänzt (in ROT)**:

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
- g. für das Jahr 2031: 52.5 Prozent;
- h. für das Jahr 2032: 55 Prozent;
- i. für das Jahr 2033: 57.5 Prozent;
- j. für das Jahr 2034: 60 Prozent;
- k. für das Jahr 2035: 62.5 Prozent.

2. Kompensationssatz im Inland deckt mindestens inländische Projekte und Programme ab

In *Artikel 89 Absatz 2 CO2V* wird der Kompensationssatz im Inland geregelt. Dieser wurde von bisher 15% (ab 2022) im neuen Verordnungsentwurf auf 12% ab 2025 abgesenkt (-3%). Wir gehen davon aus, dass der vorgeschlagene Kompensationssatz in Anbetracht der im Inland registrierten Projekte und Programme bemessen wurde. Dennoch sind wir der Meinung, dass im Inland realisierte und bescheinigte Treibhausgasreduktionen immer Vorrang haben sollten und die Treibstoffimporteure zu deren Abnahme verpflichtet werden müssten. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Treibhausgasemissionen sollen «in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz» erfolgen, so lautet *Artikel 3 Absatz 2 CO2G*. Der Absatz wurde heftig diskutiert, weil ein konkreter Anteil fehlte. Nachdem Bundesrat Röstli die Grösse von «zu etwa Zweidritteln» nannte, wurde der Artikel in der heutigen Form im Gesetz verankert. Das Gesetz gibt demnach Inlandmassnahmen den Vortritt. Aus unserer Sicht ist es stossend, wenn das wichtige Instrument des Kompensationsmechanismus den Sektor Verkehr nicht verpflichten würde, alle im Inland bescheinigten Verminderungen auch abnehmen zu müssen.
- Da der Kompensationsmechanismus auch im Inland nur unwirtschaftliche Massnahmen fördert und dies ausschliesslich in der Höhe der zusätzlichen CO₂-Senkenleistung bzw. CO₂-Reduktionswirkung, setzen die Teilnehmer bevorzugt jene Projekte um, die im Verhältnis zu den ungedeckten Kosten eine hohe Wirkung aufweisen. Damit werden die Fördergelder effizient eingesetzt (hohe Wirkung pro Förderfranken). Zudem erzielen die Projekte oft viel höhere indirekte Treibhausgasreduktionen durch Substitution energieintensiverer Baustoffe und bei vor- und nachgelagerten Prozessen / Tätigkeiten innerhalb oder ausserhalb der Schweiz. Dies verbessert die Förderquote nochmals.
- Die Qualität der Dokumentation und der zugrundeliegenden Massnahmen zur Erhöhung der Senkenleistung in der Schweiz ist sehr hoch, weil die Datenbasis und die sich daraus ergebend Erhöhung der Senkenleistung direkt in der Schweiz von zugelassenen Prüfinstituten verifiziert werden und durch die Behörden einsehbar sind. Zudem besteht keine Gefahr von Doppelzählungen bei der Übertragung in das Treibhausgasinventar der Schweiz.
- Die zusätzlichen Massnahmen zur Erhöhung der Senkenleistung setzen immer Innovationen voraus (in Prozessen, Technologien etc.). Es ist sinnvoll, wenn diese Innovationen möglichst auch in der Schweiz stattfinden. Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht ist eine Finanzierung der im Inland ergriffenen Massnahmen zur Erhöhung der Senkenleistung bzw. zur Reduktion von Treibhausgasemissionen mit Geldern von Schweizer Autofahrern sinnvoll.

Antrag:

Artikel 89 Absatz 2 CO2V wird **wie folgt ergänzt (in ROT)**:

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 12 Prozent.

Nationale Bescheinigungen (für im Inland umgesetzte Massnahmen) müssen vollumfänglich zur Erfüllung der Kompensationspflicht abgenommen werden.

3. Beibehaltung der Vorgaben aus registrierten Projekten/Programmen nach 2030

Die aktuell registrierten Projekte und Programme sind bis 2030 zugelassen (*Artikel 8b Absatz 1 der bestehenden Verordnung*). Neu soll die Einreichung von Projekten und Programmen durch die Validierungsstelle erfolgen und nicht mehr über den Gesuchsteller selbst (*Artikel 7 Absatz 1 des Verordnungsvorschlages*).

Diese Änderung macht aus unserer Sicht nur Sinn, wenn dadurch Prozesse vereinfacht werden, ohne dass heute geltende Vorgaben von bereits registrierten Projekten und Programmen infrage gestellt werden. Für die Projekt- und Programmteilnehmer ist besonders wichtig, dass sie heute mit zuverlässigen, stabilen Rahmenbedingungen planen können. Dazu gehört primär, dass die Regeln bestehender Projekte und Programme weiterhin gelten. Die Vorgaben wurden in der Vergangenheit bereits validiert und durch die Behörden in Form eines registrierten Projektes oder Programmes zur Treibhausgasverminderung freigegeben. Die Teilnehmer haben ihre Massnahmen (mit allen Konsequenzen daraus) auf dieses Regelwerk ausgelegt. Eine Mittel- und Langfristplanung über 2030 hinaus ist heute nur möglich, wenn die bereits verfügbaren Vorgaben beibehalten werden. Eine solche Planung ist bereits heute notwendig, um einen bedeutenden Beitrag an Treibhausgasreduktionen aus dem Kompensationsmechanismus nach 2030 sicherstellen zu können.

Antrag:

Daher beantragen wir folgende Ergänzungen (in ROT)

Art. 7 Abs. 1

¹ Wer für ein Projekt oder ein Programm Bescheinigungen beantragen möchte, muss dem BAFU über die Validierungsstelle ein Gesuch um die Beurteilung der Eignung für die Ausstellung von Bescheinigungen einreichen. Das Gesuch umfasst die Projekt- oder Programmbeschreibung und den Validierungsbericht.

² Bereits registrierte Projekte und Programme, die bis 2030 als geeignet befunden wurden, können nahtlos weiterbetrieben werden. Hierzu bedarf es einem Gesuch um die Weiterführung. Nicht ändernde Vorgaben im Projekt- und Programmbe-schrieb sowie weitere Bestimmungen, welche sich aus Auflagen des Bundesamtes für Umwelt ergeben haben und bereits als verschärfende Vorgaben Anwendung gefunden haben, müssen nicht neu validiert werden.

³ Die Kreditierungsperiode für Projekte oder Programme im Inland, die nach 2030 zur Aufnahme oder Weiterführung eingegeben werden, wird bis zum 31. Dezember 2035 verlängert.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit unserer Stellungnahme und stehen selbstverständlich für Rückfragen jederzeit zu Ihrer Verfügung.

Freundliche Grüsse



Roger Braun

General Manager / Standortleiter
SWISS KRONO AG



Matthias Eichholz

Kaufmännischer Direktor
SWISS KRONO AG

Beilage: HR-Auszug mit Nachweis der Zeichnungsberechtigten

aeesuisse • Falkenplatz 11 • 3012 Bern

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU

Per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO2-Verordnung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 (CO2-Verordnung).

Die aeesuisse unterstützt insbesondere die Neuerung, dass die Kantone eine Meldepflicht für Wärmeerzeugungsanlagen vorsehen (**Art. 16a**). Die Verbesserung der Datenlage über die Heizungsbestände in den Kantonen ist zentral als zukünftige Entscheidungsgrundlage. Wichtig ist, dass die Meldepflicht auf die einfachste mögliche Weise erfolgt, damit keine Mehrbelastung entsteht. Die Meldepflicht soll nach Möglichkeit harmonisiert in den Kantonen eingeführt und digital abgewickelt werden.

Ebenso begrüßen wir die Einführung eines Mindestbeitrags bei der Bestimmung des Ergänzungsbeitrags (**Art. 104a**). Der neue Mechanismus unterstützt die Planbarkeit der kantonalen Budgets. Gleichzeitig bleibt ein leistungsabhängiger Anreiz bestehen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass Wege gesucht werden müssen, um nicht abgeholte Mittel aus der Teilzweckbindung der CO2-Abgabe wieder zurück in die Förderprogramme fließen zu lassen.

Allgemeine Information zur aeesuisse

Als Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz vertreten wir die Interessen von 40 Branchenverbänden und damit rund 42'500 Unternehmen in der Schweiz, die in den Bereichen erneuerbare Energien und Energieeffizienz engagiert sind. In ihrem Sinne stehen wir ein für eine fortschrittliche und nachhaltige Energie- und Klimapolitik. Wir unterstützen den Bundesrat in seinem Netto-Null-Emissionsziel bis 2050 und wir treten ein für eine konsequente und beschleunigte Umsetzung der Energiestrategie 2050.

Antrag – Art. 5a – Programme

¹ Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

- b. in der Programmbeschreibung eine **Technologiebereich** festgelegt wird und alle Projekte diesem **Technologiebereich angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören** einsetzen;

Begründung des Antrags:

Die Begrenzung auf eine Technologie pro Programm wird mit dem unverhältnismässigen Mehraufwand begründet, der durch die Kombination sehr unterschiedlicher Technologien in einem Programm entstünde. Dem gegenüberzustellen ist ein bedeutender Mehraufwand aufgrund von Duplikationen, wenn bestehende Programme, die verwandte Technologien beinhalten (z.B. Luft-Wasser- und Sole-Wasser-Wärmepumpen), neu in unterschiedliche Programme aufgeteilt werden müssten. Der Begriff der «Technologie» ist überdies zu unscharf. Ab wann gelten zwei Technologien als unterschiedlich? Handelt es sich beispielsweise bei Luft-Luft-Wärmepumpen um eine andere Technologie als bei Luft-Wasser-Wärmepumpen?

Zielführender wäre, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, denen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU aktuell Programme und Projekte zuordnet. Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S. 17) Technologien umfassen, sich präzise Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und der befürchtete unverhältnismässige Mehraufwand bei der Prüfung nicht entsteht. Die zulässigen Technologiebereiche könnten bei Bedarf im Anhang zur Verordnung explizit aufgeführt werden.

Selbst eine solche Ausrichtung auf Technologiebereiche erweist sich aber in gewissen Fällen als zu eng gefasst, weil manche Programme sinnvollerweise unterschiedliche Technologiebereiche kombinieren. Zum Beispiel sollte ein Programm zur Markteinführung klimafreundlicher Klimaanlage sowohl das Element der Energieeffizienzsteigerung durch die Substitution beinhalten wie auch die Zerstörung der Kühlmittel aus den ersetzten Anlagen. Bei einer Aufteilung in zwei eigenständige Programme würde etwa deren Beurteilung in Bezug auf ihre finanzielle Zusätzlichkeit anders ausfallen. In der Praxis müsste ein steter Abgleich zwischen den aufgeteilten Programmen stattfinden, was unnötigen Mehraufwand bei allen Beteiligten verursachen würde.

Antrag – Art. 17c^{bis} – Schweres Fahrzeug

¹ Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende schwere Fahrzeuge **alle Fahrzeuge nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstaben i und f VTS.**

Rest streichen

Begründung des Antrags:

Ein Schlupfloch für 4x2 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht geringer als 16 Tonnen lehnen wir ab.

Antrag – Art. 26c – Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Ganzer Artikel streichen

Begründung des Antrags:

Diese Aufweichung und unnötige Ungleichbehandlung mit PKWs lehnen wir ab.

Antrag – Art. 41 – Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme

¹ Ein Betreiber von Anlagen nach Artikel 40 Absatz 1 kann jeweils bis zum 1. Juni beantragen, dass er mit Wirkung ab Beginn des Folgejahres von der Pflicht zur Teilnahme am EHS ausgenommen wird, wenn die Treibhausgasemissionen der Anlagen in den vergangenen drei Jahren weniger als 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr betragen **er glaubhaft nachweisen kann, die Treibhausgasemissionen der Anlagen durch eine oder mehrere Massnahmen dauerhaft unter 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr zu senken.**

Begründung des Antrags:

Betreiber von Anlagen, die eine Tätigkeit nach Anhang 6 neu aufnehmen wollen, können die Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme am EHS mit sofortiger Wirkung beantragen, wenn sie glaubhaft nachweisen, dass die Treibhausgasemissionen der Anlagen dauerhaft weniger als 25 000 Tonnen CO₂eq pro Jahr betragen werden (siehe Abs. 1bis).

Durch den Antrag, dass Firmen, welche zur Teilnahme am Emissionshandelssystem verpflichtet sind, und durch eine einschlägige Massnahme ihre CO₂-Emissionen glaubhaft und dauerhaft unter den Schwellenwert von 25'000t CO₂ senken, per sofort austreten dürfen, wird einer Ungleichbehandlung zwischen Betreiber von bestehenden und neu aufgenommenen Anlagen entgegengewirkt.

Antrag – Art. 89 – Kompensationssatz

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 42 **18** Prozent.

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
- g. für das Jahr 2031: 55 Prozent**
- h. für das Jahr 2032: 60 Prozent**
- i. für das Jahr 2033: 65 Prozent**
- j. für das Jahr 2034: 70 Prozent**
- k. für das Jahr 2035: 75 Prozent**

Begründung des Antrags:

Abs. 2: Die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure stellt einen wichtigen Hebel zur Entwicklung von Klimaschutzprojekten in der Schweiz dar – vorausgesetzt, dass eine ambitionierte inländische Zielsetzung vorgegeben wird. Der bisherige Kompensationssatz von 15 Prozent soll daher nicht gesenkt, sondern erhöht werden.

Abs. 3: Für den Betrieb von Kompensationsprojekten ist die Planungssicherheit bezüglich der Abnahme von Bescheinigungen entscheidend. Ohne diese Langfristigkeit sind Entwicklung und Betrieb von Kompensationsprojekten nicht attraktiv. Um dies sicherzustellen, ist es ausschlaggebend, dass der Kompensationssatz für Treibstoffe mindestens fünf bis zehn Jahre im Vorhinein definiert wird. Ohne diese Perspektive wird das Instrument nicht die gewünschte Wirkung entfalten, da das Entwickeln neuer Kompensationsprojekte nicht attraktiv genug, und die laufenden Schweizer Klimaschutzprogramme zwischen 2025 und 2030 eingestellt oder zurückgefahren werden müssten. Es würde sich folglich ein schädliches Stop-and-Go in der Förderung von Klimaschutzaktivitäten einstellen. Der vorgeschlagene Erhöhungspfad des Kompensationssatzes bis 2035 würde die dringend benötigte Planungssicherheit gewährleisten und sicherstellen, dass das Instrument der Kompensationspflicht einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Antrag – Art. 112 – Förderberechtigung

³ Die Beiträge betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 1 und höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 2; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt.

Begründung des Antrags:

Wir begrüßen die Einführung eines neuen Förderinstrumentes für die indirekte Nutzung von Geothermie (Art. 112 Abs. 2), das besser auf die geologische Realität der Schweiz und die dort bestehenden Unsicherheiten abgestimmt ist. Wir bedauern jedoch, dass die indirekte Nutzung weiterhin als „gescheitert“ angesehen wird, obwohl sich eine indirekte Nutzung je nach Kontext als die effizienteste Lösung erweist und gefördert werden sollte. Die COPs von Wärmepumpen sind bei Ressourcen mit 30-60°C höher als bei 5°C (See) oder 15°C (Kläranlagen), die heute die Hauptalternativen für die kurz-/mittelfristige Versorgung durch Fernwärme sind (z.B. in Genf, Lausanne, Bern oder Biel). Ohne eine 60-prozentige Bohrsubvention werden hydrothermale Projekte in 1'000-1'500m Tiefe heute schlicht nicht realisiert und erlauben weder eine bessere Kenntnis unseres Untergrunds noch die Nutzung dieser CO₂-neutralen Bandenergie, die es ermöglicht, grosse Mengen fossiler Energieträger zu ersetzen.

Aus diesen Gründen sollte der Betrag für eine indirekte Nutzung identisch zur direkten Nutzung bei höchstens 60% liegen und nicht auf höchstens 40% begrenzt sein.

Antrag – Art. 113a – Reihenfolge der Berücksichtigung

² Stehen wieder Mittel zur Verfügung, so berücksichtigt das BFE zunächst die am weitesten fortgeschrittenen Projekte zur direkten Nutzung. Sind mehrere Projekte gleich weit fortgeschritten, so wird das Projekt berücksichtigt, für das das vollständige Gesuch am frühesten eingereicht wurde. Erst danach werden die Mittel für Projekte zur indirekten Nutzung eingesetzt.

Begründung des Antrags:

Artikel 113a sieht vor, dass die Zuschüsse vorrangig an die am weitesten fortgeschrittenen direkten Projekte vergeben werden. Wir beantragen die Konkretisierung des Begriffs „fortgeschritten“ und seiner Messung. Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, warum Projekte zur indirekten Nutzung in diesem Rahmen gegenüber Projekten zur direkten Nutzung benachteiligt werden sollten.

Antrag – Art. 113c – Förderberechtigung

¹ Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.

² Als Neuanlagen gelten:

- a. Anlagen, die erstmalig an einem Standort erstellt werden sowie Anlagen, die eine bestehende Anlage umfassend ersetzen;
- b. bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion **vollständig oder teilweise** auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.

Begründung des Antrags:

Abs. 1: Die explizite Fokussierung der Förderung auf Biomethananlagen wird ausdrücklich begrüsst. Zum einen entspricht sie dem erklärten Willen des Gesetzgebers (Motion Wismer 22.3193 «Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können.»). Zum anderen fokussiert die Förderung so auf eine bewährte Technologie, die im Förderzeitraum 2025-2030 unmittelbar umgesetzt werden kann und zur Erschliessung des grossen Hofdüngerpotentials in der Schweiz beiträgt.

Abs. 2: Im Erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die *vollständig* auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Je nach Standortbedingungen einer Anlage ziehen Projektanten aber auch eine teilweise Umrüstung in Betracht. Bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeeigenbedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute. Solche sinnvollen Anlagenkonzepte sollten ebenfalls förderwürdig sein.

Antrag – Art. 113d – Förderbeitrag

¹ Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm³ Biomethan pro Stunde und beträgt:

- a. bis 90 **100** Nm³ Biomethan/h: 8000 **16 000** Franken pro Nm³ Biomethan/h;
- b. von 91 **101**– 400 Nm³ Biomethan/h: 5000 Franken pro Nm³ Biomethan/h
- c. ab 401 Nm³ Biomethan/h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h

²⁻³ ...

⁴ ~~Abwasserreinigungsanlagen und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2.~~

^{4bis} **(neu) Die Förderung von Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b beträgt 15 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Investitionskosten.**

⁵ ...

⁶ Gesuche mit einem Beitrag von unter ~~100 000~~ **50 000** Franken werden nicht berücksichtigt.

Begründung des Antrags:

Abs. 1: Die vorgeschlagenen Förderbeiträge begünstigen die Finanzierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen und erleichtern insbesondere die Kreditaufnahme. Sie stellen aber keinen «Game Changer» hinsichtlich eines Zubaus solcher Anlagen dar. Dafür wirken sich die Förderbeiträge zu geringfügig auf die Wirtschaftlichkeit einer Anlage über die Amortisationszeit von 20 Jahren aus (umgerechnet ca. 0.5 bis 1.5 Rp. / kWh). Eine deutliche Erhöhung der Förderung ist notwendig, damit der Investitionsanreiz die beabsichtigte Wirkung entfaltet. Eine Anpassung der Förderbeiträge im tiefsten Leistungsbereich würde insbesondere die Realisierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen unterstützen, die mehrheitlich Hofdünger vergären und somit Klimaschutzleistungen im Sinne des CO₂-Gesetzes erbringen. Zwecks Vereinfachung der Rechtsgrundlage sind zudem die Abgrenzungen der Leistungsbereiche gemäss Art. 113d Abs. 1 und Abs. 2 zu vereinheitlichen: Die Schwelle zwischen der tiefsten und der mittleren Leistungsbereiche soll sowohl bei Neuanlagen wie auch bei erheblichen Erweiterungen bei 100 Nm³ gesetzt werden.

Abs. 4 / ^{4bis}: Die Umrüstung einer bestehenden Anlage von der Strom- auf die Biomethanproduktion ist nicht nur mit der Installation einer Aufbereitungsanlage, sondern mit diversen weiteren Anpassungs- und Erneuerungskosten verbunden. Damit die Förderung auch für umrüstende Anlagen eine Anreizwirkung entfaltet, sollte sie sich anteilmässig an den effektiven Kosten orientieren.

Abs. 5: Die klar geregelte Aufteilung des Förderbeitrags, sofern Produktions- und Aufbereitungsanlage in unterschiedlichem Besitz ist, schafft Rechtsicherheit und ist begrüssenswert.

Abs. 6: Die Mindestschwelle für die Berücksichtigung von Gesuchen sollte etwas tiefer angesetzt sein, damit sämtliche sinnvollen Anlagenkonzepte Berücksichtigung finden. Insbesondere Anlagen, die umgerüstet oder erweitert werden, laufen andernfalls Gefahr, von der Förderung ausgeschlossen zu sein.

Antrag – Anhang 3 – Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- f. ~~Strom als Brennstoffersatz für Prozesswärme; ausgenommen ist die Verwendung in Wärmepumpen oder wenn die Herkunft des verwendeten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen garantiert wird;~~

Begründung des Antrags:

Aus Mangel an Alternativen zur Elektrifizierung für die Dekarbonisierung von Hochtemperatur-Prozesswärme soll dieser Absatz gestrichen werden. Die Europäische Union verfolgt die Elektrifizierung von industriellen Prozessen, wie dies zum Beispiel die unlängst veröffentlichte Delegierte Verordnung (EU) 2024/873 DER KOMMISSION vom 30. Januar 2024 zeigt:

(9) Zur Schaffung von Anreizen für die Elektrifizierung industrieller Prozesse, um die Emissionen aus solchen Prozessen erheblich zu verringern, müssen die Vorschriften über die Austauschbarkeit von Brennstoff und Strom abgeschafft werden. Folglich sollten hochgradig oder vollständig elektrifizierte Prozesse, die unter das EU-EHS fallen, ebenso von der kostenlosen Zuteilung profitieren wie Prozesse mit hohen Direktmissionen. Daher sollte die Menge der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für Anlagen, die unter dieselbe Benchmark fallen, unabhängig vom Anteil der direkten und der indirekten Emissionen festgelegt werden.

Antrag – Anhang 12a

Anhang 12a ist zu streichen, während bestimmte Elemente aus den Ziffern 1 und 2 teilweise in Anhang 12 integriert werden.

Begründung des Antrags:

Anhang 12a verkompliziert die Verfahren im Falle einer indirekten Nutzung von geothermischen Ressourcen aufgrund der Unmöglichkeit einer direkten Verwertung sehr. Es sollte in Betracht gezogen werden, bereits in den Planungsphasen des Projekts zur direkten Nutzung eine Alternative zur teilweisen oder sogar vollständigen indirekten Nutzung der Geothermie einzubeziehen. Auf diese Weise könnte ein Projekt gegebenenfalls weiterverfolgt werden, ohne eine zu lange „Stand-by“-Phase in Kauf nehmen zu müssen, die der Dynamik des Projekts abträglich wäre.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme bei der Weiterbehandlung dieses Geschäftes und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

P. Wismer-Felder

Priska Wismer-Felder
Co-Präsidentin



Christoph Schaer
Co-Präsident



Stefan Batzli
Geschäftsführer



Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: ynl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
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 26. Juni 2024 haben Sie die Vernehmlassung zu den titelerwähnten Vorlagen eröffnet. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der AGVS ist um ökologisch und ökonomisch effizienten Lösungen zur Reduktion von CO₂-Emissionen bemüht. Der AGVS fordert aber, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Zielerreichung den tatsächlichen Marktgegebenheiten (mit der schwindenden Nachfrage zur Elektromobilität) in der Automobilbranche in realistischer Weise Rechnung tragen und dabei auf strengere Umsetzungsregeln im Vergleich zur Europäischen Union verzichtet wird. Aus heutiger Sicht lehnen wir den Verordnungsentwurf in seiner jetzigen Form ab.

Generell beantragen wir, dass das Inkrafttreten des CO₂-Gesetzes sowie der dazugehörigen CO₂-Verordnung aufgeschoben wird, da im erläuternden Bericht eine rückwirkende Gültigkeit vorgesehen wird. Damit können wir uns als betroffene Wirtschaftsbranche keineswegs einverstanden erklären, da diese Bestimmung realitätsfremd ist und die Unternehmen die zukünftigen Folgen der Geschäftstätigkeit abschätzen müssen. Ebenfalls kann rückwirkend die Angebotslenkung nicht realisiert werden und die bereits getätigten Vorausinvestitionen für Fahrzeugbestellungen (kundenverkaufte Fahrzeuge und Lagerfahrzeuge) werden viele Monate im Voraus ausgelöst. Anstelle der Inkraftsetzung per 1. Januar 2025 soll fix der 1. Januar 2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung im Jahr 2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO₂-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO₂-Verordnung).

Nachfolgend führen wir nebst der Forderung des Inkrafttretens erst per 2026 unsere Position zu den Bestimmungen des Vernehmlassungsentwurfes zur CO₂-Verordnung aus, welche aus unserer Sicht dringendst anzupassen sind.

Art. 3 lit. b

Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75% per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO₂-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch.

Heute betragen die Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 1990 rund 92% (Treibhausgasinventar des Bundes). Relevant ist jedoch der Absenkepfad seit dem Höchststand der Emissionen im Jahr 2008 (112%): Er verlief mehr oder weniger linear und belief sich im Schnitt auf rund 0.2 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Um das vorgegebene Ziel 2030 zu erreichen, müssten in den verbleibenden 5 Jahren im Jahresdurchschnitt jedoch 0.5 Millionen Tonnen CO₂ reduziert werden. Es gibt keine Anzeichen im Markt, dass in diesem kurzen Zeitraum ein solcher Umbruch stattfinden könnte: Die Treibstoffabsätze sinken jährlich um lediglich etwa 1.2%, die Beimischquote biogener Treibstoffe stösst an die Grenze der aktuell geltenden Normen, die Fahrleistungen nehmen zu. Bei einer Reduktionsrate der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im bisherigen Rahmen werden sie 2030 rund 85% des Jahres 1990 betragen.

Antrag: Anpassung des Sektorziels Verkehr auf 85 % anstelle von 75 %.

Art. 17a Abs. 2, 17b Abs. 2, 17c Abs. 2 und 17c^{bis} Abs. 2

Aus Sicht des AGVS ist undeutlich, welche Fahrzeuge in diese Kategorien fallen. Wichtig ist, dass sämtliche Fahrzeuge für die Krisenbewältigung und Spezialfahrzeuge verschiedener Organisationen (z.B. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz) miteingeschlossen werden.

Antrag: Die Formulierung ist zu präzisieren und ggf. eine klare Auflistung bzw. ein klarerer Verweis vorzusehen.

Art. 17g

Die Priorisierung in der Logik der Definition des Importeurs muss nach unserem Dafürhalten in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird und falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollen, der Fahrzeughalter.

Antrag: Anpassung des chronologischen Verlaufs mit einer Erstidentifikation bei der Zollanmeldung und anschliessender Abstufung.

Art. 25a Abs. 2

Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht. Mit dieser technologieoffenen Formulierung werden neue Technologien begünstigt, die den gleichen Klimaeffekt haben. Sie ist dabei angelehnt an die Begrifflichkeit nach Art. 9a VTS (SR 741.41).

Antrag: Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO₂-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies die Formulierung von:

- a. für Fahrzeuge, die im Betrieb CO₂ ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a Ziffer 3.3;
- b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Art. 26a

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100%igen Biogas-Betrieb sicher zu stellen. Die Logik von synthetischen Treibstoffen muss auch für Biogas angewendet werden. Biogas verursacht zwar einen höheren Anteil an Emissionen, aber die Zuführung dieses Kraftstoffes unterliegt einer ähnlichen Betrachtungsweise wie synthetische Treibstoffe. D.h. auf eine anzunehmende Menge ist ein Korrekturfaktor für geringe Emissionen in Betracht zu ziehen (vgl. auch CO₂-Emissionsfaktoren

oder <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/fachinformationen/biogene-treibstoffe.html> bzw. der Ökobilanz dieser Treibstoffe).

Antrag: Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder der pauschalisierte Reduktionswert herangezogen wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen). Somit entfällt der Querverweis zur EnEV und Art. 12a EnEV wird obsolet und wäre aufzuheben.

Art. 26b

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können. Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissionsreduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern (falls genügend Energie bereitgestellt werden kann). Im Rahmen von Faktorenbeurteilungen können strombasierte Energiequellen mit biogenen Treibstoffen unterschiedlich berücksichtigt werden – aber die Gesamtbemühungen für die Dekarbonisierung des Verkehrs soll in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO₂-Gesetz erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente oder Anwendungen übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufließen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure. Eine Formulierung nach einem Antragswesen stellt keinerlei Garantie dar, dass daraus auch ein Anspruch besteht. Die Verordnung hat daher klar aufzuzeigen, dass sich Bemühungen in diesem Bereich auszahlen, wenn für diese Versorgung grosser Aufwand betrieben werden muss.

Antrag: Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]) und;
- erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden [HVO])

eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen. Die Formulierung ist nicht auf «kann der Importeur beantragen» auszurichten, sondern auf «kann der Importeur anrechnen lassen».

Art. 26c

In der EU erhalten Hersteller, die einen bestimmten Anteil (ab 2025 zunächst 15 und ab 2030 dann 35 Prozent) an Fahrzeugen mit niedrigen CO₂-Emissionen verkauft haben, als Anreiz zur weiteren Förderung von besonders CO₂-günstigen Fahrzeugen eine leicht weniger strengere Zielvorgabe. In der Vernehmlassungsvorlage orientiert man sich allerdings nicht an die EU und sieht einen «Swiss Finish» mit verschärfender Regulierung vor. Nach der Vernehmlassungsvorlage sollen Erleichterungen für die individuelle Zielvorgaben nur in den Übergangsjahren 2025 und 2030 gelten (in der EU jedes Jahr), zudem nur für leichte Nutzfahrzeuge (in der EU auch für Personenwagen) und nur für reine Elektroautos (in der

EU gilt er für alle Fahrzeuge unter 50 g/km CO₂-Ausstoss). Dieser Schritt ist weder begründet noch in irgendeiner Weise nachvollziehbar, denn die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen sinkt tendenziell immer wie mehr.

Antrag: Der AGVS fordert die Übernahme der ZLEV-Regelungen aus der EU. Dabei sollen die Zielerleichterungen jährlich gewährt werden, Personenwagen sind miteinzubeziehen und auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g/km CO₂-Ausstoss sollten in die Berechnung einfließen. Ebenso ist die geforderte Implementierung und Übernahme der EU-Regeln auf weitere fünf Jahre (2030-2034) auszuweiten und die Zielquoten auf folgende Werte anzusetzen:

Referenzjahr	Personenwagen	Lieferwagen und leichte Sattelschlepper	Schwere Fahrzeuge
2025	25%	6%	6%
2026	25%	6%	6%
2027	25%	6%	6%
2028	25%	6%	6%
2029	25%	6%	6%
2030	35%	10%	10%
2031	35%	10%	10%
2032	35%	10%	10%
2033	35%	10%	10%
2034	35%	10%	10%

Art.27c (neu)

Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Der Ausschluss der Nischen- und Kleinserienhersteller-Regelung in der Schweiz stellt eine Verschärfung gegenüber den EU-Regelungen dar, weshalb wir deren Wiedereinführung analog der EU fordern.

Antrag: Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so wird für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst; dabei wird die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt.

Art. 92d

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Thematisch ähnlich wurde Motion 21.4318 (NR Niklaus-Samuel Gugger) im National- und Ständerat angenommen und zur Umsetzung an den Bundesrat überwiesen. Wenn bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen Emissionsreduzierungen erwirkt werden können, dann erzielen wir einen Erfolg für die Defossilisierung, ungeachtet dessen, ob es sich um einen biogenen oder strombasierten Kraftstofftyp handelt. Dieser Handel und folglich eine hohe Beimischmöglichkeit muss aufgebaut werden können, damit die Neu- und Bestandsflotte schnellstmöglich nachhaltig versorgt werden kann. Einkauf und Produktion von erneuerbarem Gas muss dort möglich sein, wo optimale Bedingungen herrschen (bzgl. Kosten und Eignung zur Herstellung). Die internationale Bescheinigung führt zu Vergleichbarkeit und Wettbewerb.

Antrag: Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Art. 119, 120 und 124

Antrag: Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug sollte zweckgebunden für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur verwendet werden statt der heutigen Umlage auf die Krankenkassenprämien. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur. Ein schneller Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur hilft, die Problemstellung des Energiezugangs für Mitarbeiter, Mieter, Laternenparkierer und Gewerbetreibende zu lösen. Gerade für letztere ist die E-Mobilität heute schlicht und ergreifend nicht bezahlbar. Durch eine Förderung der Ladeinfrastruktur wird ein Anreiz für Investitionswillige geschaffen und das verteuert den Energiebezug nicht. Damit wird der Nutzerzugang für die E-Mobilität positiv beeinflusst. Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Art. 129b-f

Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und mit dieser Vernehmlassung soll eine weitere Kaufunterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um eine unnötige Swiss-Finish-Lösung.

Antrag: Die Fördersituation ist zu streichen, damit keine einseitige Begünstigung und keine Direktzahlungen stattfinden. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge muss der Markt in gleicher Form erbringen wie beim gewerblichen Güterverkehr.

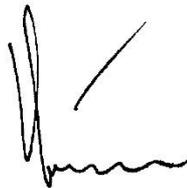
Für die Berücksichtigung unserer Anträge bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Manfred Wellauer
Vizepräsident



Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Elektronische Eingabe: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 7. Oktober 2024 / FP

Vernehmlassungsverfahren Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme zur obigen Vernehmlassung.

Gerne möchten wir folgende Punkte hervorheben, zu denen wir im Sinne unserer Mitglieder näher Stellung beziehen möchten.

Preiserhöhungen abmildern

Durch die deutlich tieferen Zielwerte für den Flottenausstoss ab 2025 und die absehbaren massiven Sanktionszahlungen aufgrund des nicht wachsenden Anteils an emissionsarmen und -freien Antriebssystem (PHEV und BEV), werden die Automobilisten und Automobilistinnen stark belastet. Schätzungen der Importeurverbände rechnen mit bis zu CHF 500 Mio. jährlich. Diese werden sich direkt oder indirekt auf den Autokauf auswirken, da sie die Kosten in die Höhe treiben. Aus unserer Sicht erfolgt die Transformation in einem zu hohen Tempo. Zeitbedarf und Planungshorizont der Hersteller und Importeure werden in der Regulierung ungenügend beachtet. Schaden tragen die Endkunden, sprich die Automobilistinnen und Automobilisten. Deshalb **fordern wir eine Übergangsfrist bis 01.01.2026 mit angepassten Zielwerten (PW: 93,6 gCO₂/km; LNF: 153,9 gCO₂/km) oder eine Form des Phasing-In für einen sanfteren Übergang.** Eine solche Regelung würde die Kostenfolge für die Bevölkerung und die Wirtschaft mildern.



Technologieoffenheit

Wir finden die Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen zwar löblich, finden es jedoch sträflich, dass die Inkludierung von biogenen Treibstoffen unterlassen wird. Deshalb **fordern wir gleichwertige Anerkennung von biogenen Treibstoffen**. Wir sind überzeugt davon, dass wir für die Energieversorgung unseres Landes verschiedenste Ansätze brauchen, damit die Energiesicherheit gewährleistet werden kann. Deshalb begrüßen wir die Schaffung eines Marktes für biogene und synthetische Treibstoffe.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.

Casafair | Postfach | 3001 Bern

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Bern, 16. Oktober 2024 ks

Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Casafair Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz Stellung nehmen zu können.

Casafair unterstützte 2021 das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz. Das anschliessend revidierte CO₂-Gesetz erachten wir als ungenügend, es fehlen weitestgehend wirksame Instrumente zum Klimaschutz insbesondere im Gebäudebereich. Dies widerspiegelt sich auch deutlich in den vorliegenden Ausführungsbestimmungen, die aus Sicht Casafair zu wenig weit gehen.

In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer unten formulierten Anliegen und für eine entsprechende Überarbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse
Kathy Steiner, Geschäftsleiterin Casafair Schweiz

Casafair Schweiz - Vernehmlassung Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz

Einleitung

Casafair bedauert sehr, dass das revidierte CO₂-Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde. Damit können weder der Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen noch die Ziele des Klimaschutzgesetzes erreicht werden. Umso wichtiger wäre, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt.

Casafair ist zudem sehr besorgt darüber, dass die Dekarbonisierung im Gebäudesektor ungenügend vorangetrieben wird. Nachdem schon im CO₂-Gesetz verpflichtende Massnahmen für den Gebäudebereich fehlen, schlägt jetzt der Bundesrat im Zuge des aktuellen Sparpakets auch noch vor, Fördergelder für das Gebäudeprogramm zu streichen.

Grundsätzliches

Casafair vertritt die Interessen von Hauseigentümer*innen und fokussiert sich daher in dieser Stellungnahme auf den Gebäudebereich. Casafair erwartet aber grundsätzlich, dass sich die CO₂-Verordnung an den Zielen des Pariser Klimaschutzübereinkommen und am Klimaschutzgesetz (KIG) ausrichtet. Zudem unterstützen wir die Forderungen der Entwicklungsorganisationen, wonach Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen müssen.

Anträge

Zusätzlicher Artikel zur räumlichen Energieplanung

Die Revision des CO₂-Gesetzes führt auf, dass der Bund eine Förderung für die kommunale und überkommunale räumliche Energieplanung vorsehen kann. Casafair bedauert, dass in der vorliegenden Verordnung auf eine solche Bundesförderung verzichtet wird.

Es ist wenig sinnvoll, tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder nur eine solche, welche nicht kompatibel ist mit dem Ziel Netto-Null-Emissionen bis 2050. Längst nicht alle Kantone priorisieren dies genügend.

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn damit das Gesamtziel auch erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potenziale.

Besonders auch im Gebäudebereich lässt es die Technologie- und Materialentwicklung zu, eine raschere Dekarbonisierung festzulegen.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Casafair begrüsst es sehr, dass das Gebäude- und Wohnregister (GWR) aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist jedoch, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen oft unnötig überdimensioniert, weshalb die Nennleistung wenig korreliert mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt der thermischen Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Givisiez, 27. September 2024

Stellungnahme zur Revision der CO2-Verordnung, insbesondere zur Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Unser Unternehmen ist im Bereich der CO₂-Emissionsreduktion tätig und erstellt CO₂-Zertifikate, die wir im Rahmen der geltenden CO₂-Gesetzgebung an die Stiftung KliK verkaufen (0241-Programm Heizungssteuerung ECCO2). Durch unsere Aktivitäten tragen wir zur Erreichung der nationalen Klimaziele bei, indem wir effektive und nachhaltige Emissionsminderungen bereitstellen. Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die laufende Revision der CO₂-Verordnung und sprechen uns klar für eine Verlängerung des Kompensationssatzes bis 2035 aus, da dies sowohl für die langfristige Planungssicherheit unserer Projekte als auch für die Anreize unserer Kunden von zentraler Bedeutung ist.

Die Festlegung des Kompensationssatzes über das Jahr 2030 hinaus ist entscheidend für die langfristige Planung und die erfolgreiche Umsetzung von Klimaschutzprojekten. Unsere Kunden betrachten den Anreiz durch den Hardware-Discount, der durch die BAFU-Subventionen ermöglicht wird, als wichtigen Bestandteil ihrer Entscheidung, in CO₂-Reduktionen zu investieren.

Unsere zentralen Anliegen sind:

1. Verlängerung des Kompensationssatzes bis 2035

Ein ausreichend langer Förderhorizont ist entscheidend, um den Erfolg von Klimaschutzprojekten sicherzustellen. Wie auch die KliK-Stiftung in ihrer Stellungnahme hervorhebt, führt die zeitliche Begrenzung auf das Jahr 2030 zu Unsicherheit und einem abnehmenden finanziellen Anreiz für Unternehmen, Klimaschutzmassnahmen zu ergreifen. Eine Verlängerung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 gewährleistet die erforderliche Rechtssicherheit für Investitionen in CO₂-Reduktionsmassnahmen.

2. **Stärkung der Attraktivität von CO2-Reduktionsprojekten**

Die Verlängerung des Förderzeitraums ist ein wesentlicher Faktor, um den Markt für CO2-Zertifikate aufrechtzuerhalten. Es ermöglicht, dass Unternehmen über einen längeren Zeitraum Emissionsminderungen realisieren und die Projekte entsprechend planen können.

Schlussfolgerung

Die Verlängerung der Förderperspektive bis 2035 ist unerlässlich, um die Kontinuität und den Erfolg der CO2-Kompensation sicherzustellen. Wir fordern das Bundesamt für Umwelt auf, die langfristige Förderung von CO2-Reduktionsmassnahmen zu unterstützen und die nötige Rechtssicherheit für alle Marktteilnehmer zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen,

Antoine Eddé

Antoine Eddé (27. September 2024 09:27 GMT+2)

Antoine Eddé
Executive Chairman

Christian Binz

Christian Binz (27. September 2024 10:32 GMT+2)

Christian Binz
Finance Manager

ECCO2 Solutions AG



Pte André-Piller 19 · 1762 Givisiez
Tel +41 26 321 11 21
info@ecco2.ch · www.ecco2.ch

Stellungnahme_ECCO2 Solutions AG_CO2Verordnung2025

Abschließender Prüfbericht

2024-09-27

Erstellt:	2024-09-27
Von:	Office Ecco2 (office@ecco2.ch)
Status:	Signiert
Transaktions-ID:	CBJCHBCAABAA6m-yd-ZgV11dJNoR0TE4kFRS9ibGfRGL

Verlauf für „Stellungnahme_ECCO2 Solutions AG_CO2Verordnu ng2025“

-  Office Ecco2 (office@ecco2.ch) hat das Dokument erstellt.
2024-09-27 - 04:57:47 GMT
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an Antoine Eddé (antoine.edde@ecco2.ch) gesendet.
2024-09-27 - 04:57:50 GMT
-  Antoine Eddé (antoine.edde@ecco2.ch) hat die E-Mail angezeigt.
2024-09-27 - 07:26:46 GMT
-  Antoine Eddé (antoine.edde@ecco2.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-09-27 - 07:27:06 GMT - Zeitquelle: Server
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an Christian Binz (christian.binz@ecco2.ch) gesendet.
2024-09-27 - 07:27:07 GMT
-  Christian Binz (christian.binz@ecco2.ch) hat die E-Mail angezeigt.
2024-09-27 - 08:32:11 GMT
-  Christian Binz (christian.binz@ecco2.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-09-27 - 08:32:32 GMT - Zeitquelle: Server
-  Vereinbarung abgeschlossen.
2024-09-27 - 08:32:32 GMT

27.09.24 14:13
CH - 1713
St. Antoni

CHF 3.90



A
STANDARD
0.023 kg
+P

A+



98.01.171300 01023697

Eingang BAFU
CC Gever BAFU
30. Sep. 2024





+41 26 321 11 21 · www.ecco2.ch



Rte André-Piller 19 · 1762 Givisiez
Tel +41 26 321 11 21
info@ecco2.ch · www.ecco2.ch



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Givisiez, 27. September 2024

Stellungnahme zur Revision der CO₂-Verordnung, insbesondere zur Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Unser Unternehmen ist im Bereich der CO₂-Emissionsreduktion tätig und erstellt CO₂-Zertifikate, die wir im Rahmen der geltenden CO₂-Gesetzgebung an die Stiftung KliK verkaufen (0241-Programm Heizungssteuerung ECCO₂). Durch unsere Aktivitäten tragen wir zur Erreichung der nationalen Klimaziele bei, indem wir effektive und nachhaltige Emissionsminderungen bereitstellen. Vor diesem Hintergrund begrüssen wir die laufende Revision der CO₂-Verordnung und sprechen uns klar für eine Verlängerung des Kompensationsatzes bis 2035 aus, da dies sowohl für die langfristige Planungssicherheit unserer Projekte als auch für die Anreize unserer Kunden von zentraler Bedeutung ist.

Die Festlegung des Kompensationsatzes über das Jahr 2030 hinaus ist entscheidend für die langfristige Planung und die erfolgreiche Umsetzung von Klimaschutzprojekten. Unsere Kunden betrachten den Anreiz durch den Hardware-Discount, der durch die BAFU-Subventionen ermöglicht wird, als wichtigen Bestandteil ihrer Entscheidung, in CO₂-Reduktionen zu investieren.

Unsere zentralen Anliegen sind:

1. Verlängerung des Kompensationsatzes bis 2035

Ein ausreichend langer Förderhorizont ist entscheidend, um den Erfolg von Klimaschutzprojekten sicherzustellen. Wie auch die KliK-Stiftung in ihrer Stellungnahme hervorhebt, führt die zeitliche Begrenzung auf das Jahr 2030 zu Unsicherheit und einem abnehmenden finanziellen Anreiz für Unternehmen, Klimaschutzmassnahmen zu ergreifen. Eine Verlängerung des Kompensationsatzes bis mindestens 2035 gewährleistet die erforderliche Rechtssicherheit für Investitionen in CO₂-Reduktionsmassnahmen.

2. **Stärkung der Attraktivität von CO2-Reduktionsprojekten**

Die Verlängerung des Förderzeitraums ist ein wesentlicher Faktor, um den Markt für CO2-Zertifikate aufrechtzuerhalten. Es ermöglicht, dass Unternehmen über einen längeren Zeitraum Emissionsminderungen realisieren und die Projekte entsprechend planen können.

Schlussfolgerung

Die Verlängerung der Förderperspektive bis 2035 ist unerlässlich, um die Kontinuität und den Erfolg der CO2-Kompensation sicherzustellen. Wir fordern das Bundesamt für Umwelt auf, die langfristige Förderung von CO2-Reduktionsmassnahmen zu unterstützen und die nötige Rechtssicherheit für alle Marktteilnehmer zu schaffen.

Mit freundlichen Grüssen,

Antoine Eddé

[Antoine Eddé \(27. September 2024 09:27 GMT+2\)](#)

Antoine Eddé
Executive Chairman

Christian Binz

[Christian Binz \(27. September 2024 10:32 GMT+2\)](#)

Christian Binz
Finance Manager

ECCO2 Solutions AG

Stellungnahme_ECCO2 Solutions AG_CO2Verordnung2025

Abschließender Prüfbericht

2024-09-27

Erstellt:	2024-09-27
Von:	Office Ecco2 (office@ecco2.ch)
Status:	Signiert
Transaktions-ID:	CBJCHBCAABAA6m-yd-ZgV11dJNoR0TE4kFRS9ibGfRGL

Verlauf für „Stellungnahme_ECCO2 Solutions AG_CO2Verordnung2025“

-  Office Ecco2 (office@ecco2.ch) hat das Dokument erstellt.
2024-09-27 - 04:57:47 GMT
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an Antoine Eddé (antoine.edde@ecco2.ch) gesendet.
2024-09-27 - 04:57:50 GMT
-  Antoine Eddé (antoine.edde@ecco2.ch) hat die E-Mail angezeigt.
2024-09-27 - 07:26:46 GMT
-  Antoine Eddé (antoine.edde@ecco2.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-09-27 – 07:27:06 GMT – Zeitquelle: Server
-  Dokument wurde per E-Mail zur Signatur an Christian Binz (christian.binz@ecco2.ch) gesendet.
2024-09-27 - 07:27:07 GMT
-  Christian Binz (christian.binz@ecco2.ch) hat die E-Mail angezeigt.
2024-09-27 - 08:32:11 GMT
-  Christian Binz (christian.binz@ecco2.ch) hat das Dokument mit einer E-Signatur versehen.
Signaturdatum: 2024-09-27 – 08:32:32 GMT – Zeitquelle: Server
-  Vereinbarung abgeschlossen.
2024-09-27 - 08:32:32 GMT

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per Email an
vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich-Flughafen, 25. September 2024

Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung – Stellungnahme Flughafen Zürich AG

Sehr geehrte Frau Kast, sehr geehrter Herr Hayer

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat Herr Bundesrat Albert Rösti die Swiss International Airports Association (SIAA) sowie interessierte Kreise eingeladen, zur oben genannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu beziehen. Die Flughafen Zürich AG ist Konzessionärin des Bundes und Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz mit über 30 Millionen Passagieren im Jahr. Die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs sind für uns bewusst und von deren Regulierung sind wir, teils direkt, teils indirekt, betroffen. Wir erlauben uns deshalb, im Folgenden unsere Stellungnahme zu unterbreiten.

Die Flughafen Zürich AG begrüsst die Revision des CO₂-Gesetzes und unterstützt die Stossrichtung der CO₂-Verordnung. Unsere Rolle liegt im Bau, Erhalt und Weiterentwicklung der benötigten aviatischen Infrastruktur am Flughafen Zürich. Die Flughafen Zürich AG bekennt sich zu Netto-Null für die Flughafeninfrastruktur bis 2040 ohne Kompensation – dabei wurden in den letzten 30 Jahren die CO₂-Emissionen bei doppelter Infrastrukturfläche bereits um über einen Drittel reduziert. Gleichzeitig unterstützen wir jegliche Bestrebungen der Schweizer Luftfahrt das Ziel von netto null Treibhausgasemissionen bis 2050 zu erreichen, insbesondere durch den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen. Im Folgenden fokussieren wir auf ausgewählte Punkte, die für die Flughafen Zürich AG von Relevanz sind.

In Art. 14a sollen neu auf sämtlichen Flugangeboten die voraussichtlich verursachten klimawirksamen Emissionen angegeben werden müssen. Dies soll bereits ab 2026 gelten. Wir erachten diese Übergangsfrist als zu kurz und schlagen eine Verschiebung auf 2027 vor. Einerseits ist ein Personalausbau notwendig, andererseits müssen einheitliche Berechnungsstandards etabliert werden. Hier ist es besonders wichtig, dass solche Berechnungen international abgestimmt und vereinheitlicht

sind und auf einen Swiss Finish bzw. ein Vorsprechen verzichtet, was die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt gefährden würde.

Anpassung in Art. 14a – E-CO2-Verordnung

1 Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab dem 1. Januar ~~2026~~ 2027 im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben

Artikel 26 enthält Bestimmungen zur anrechenbaren Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Ökoinnovationen, Erd- und Biogas sowie erneuerbare synthetische Treibstoffe. Gänzlich fehlen allerdings erneuerbare biogene flüssige Treibstoffe. Diese sollten zwingend ebenfalls an die CO₂-Verminderungen angerechnet werden können. Biogene Treibstoffe, die auf Rohstoffen basieren, die nicht in Konkurrenz zu menschlichen Bedürfnissen stehen, kommen derzeit vermehrt zum Einsatz und können die CO₂-Emissionen um bis zu 80% reduzieren. Diese sollten dabei gleich behandelt werden wie beispielsweise erneuerbare synthetische Treibstoffe. Wir schlagen deshalb die Einführung eines neuen Art. 26b „Verminderung durch erneuerbare biogene Treibstoffe« vor, der in der Vernehmlassung vorgeschlagen Art. 26b würde dann neu zu Art. 26c.

Neu: Art. 26b – E-CO2-Verordnung

Verminderung durch erneuerbare biogene Treibstoffe

Im vorliegenden Verordnungsentwurf ist in Artikel 72f die Nichtberücksichtigung der zusätzlichen Treibhausgasen beim Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf für Unternehmen mit Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen geregelt. Wir unterstützen diese Lösung ausdrücklich. Im Sinne einer Gleichbehandlung für EHS Unternehmen fordern wir eine analoge Lösung durch Ergänzung von Artikel 55 wie folgt:

Anpassung in Art. 55 CO2-Verordnung

1 Das EHS-Unternehmen gibt dem BAFU jährlich Emissionsrechte und soweit zulässig Emissionsminderungszertifikate ab. Massgebend sind die relevanten Treibhausgasemissionen der berücksichtigten ortsfesten Anlagen.

2 (neu) Nicht berücksichtigt werden zusätzliche Treibhausgasemissionen gemäss den Spezialfällen in Art. 72f E-CO₂-Verordnung (Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf)

In Artikel 92a erscheint uns der Wortlaut zweideutig und unklar, da er nationale Flughäfen dazu verpflichtet, „emissionsarme, erneuerbare und synthetische erneuerbare Flugkraftstoffe bereitzustellen und zu mischen“. Es fehlen jedoch Einzelheiten darüber, was dies tatsächlich bedeutet und in welchem Verhältnis. Das kürzlich vom Parlament verabschiedete CO2-Gesetz schreibt Flugzeugbetreibern und Anbietern von Flugkraftstoffen vor, erneuerbare Kraftstoffe zu mischen. Auch wenn am Flughafen Zürich künftig die genannten Treibstoffe verfügbar sein sollen, so bleibt die Mischung Sache der Ölgesellschaften und die Betankung bei den Fluggesellschaften mit den zuständigen Bodenabfertigungsunternehmen. Die Verordnung ist demnach hinsichtlich der Bedingungen, die den gesamten Prozess betreffen, nicht präzise genug.

Letztlich begrüßen und unterstützen wir ausdrücklich, die in den Art. 92c bis f vorgesehene Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas. Das ist ein klarer Fortschritt für die Verwendung von ausländischem Biogas.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Emanuel Fleuti
Leiter Nachhaltigkeit und Umwelt



Guido Hüni
Leiter Dekarbonisierung und Energie

DIRECTION GENERALE

DG/gpo

Par courrier électronique

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
3003 Berne
vnl-klima@bafu.admin.ch
bettina.kast@bafu.admin.ch

Genève, le 19 septembre 2024

Procédure de consultation relative aux dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge, et vous remercions de l'invitation à prendre position. Nous vous prions de trouver ci-après nos observations.

L'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC) n'appelle pas de commentaires particuliers de notre part. Toutefois, nous sommes d'avis que la version française de l'article 3 alinéa b pourrait bénéficier d'une rédaction plus adéquate telle que « (...) durant l'ensemble de son cycle, le combustible ou le carburant renouvelable ou à faible taux d'émission réduit d'au moins 25% l'impact sur l'environnement par rapport à un combustible ou carburant conventionnel ».

En revanche, le projet d'ordonnance sur le CO₂ suscite quelques inquiétudes qu'il conviendrait de dissiper avant l'entrée en vigueur des dispositions d'exécution. De façon générale, vu le caractère international du transport aérien, il est indispensable que la Suisse applique autant que possible le droit européen en la matière, sans inclure des spécificités helvétiques superfétatoires, sous peine de compliquer l'organisation du transport aérien en Suisse. Toute mesure inutile risque de péjorer la compétitivité de notre pays et l'excellente connectivité qui y est associée.

D'emblée, nous considérons que la valeur indicative de 75% attribuée au secteur des transports dans l'article 3 doit tenir compte du fait qu'il existe des émissions pour lesquelles les exploitants d'aéroports exercent une influence directe (*scope 1 and 2*), et d'autres qui sont le fait des utilisateurs, notamment les compagnies aériennes (p. ex. la motorisation des avions). Il est illusoire d'exiger d'un exploitant d'un aéroport qu'il puisse totalement maîtriser la réduction des émissions des aéronefs qui utilisent la plateforme.

S'agissant du projet d'article 14a, nous comprenons la volonté de rendre obligatoire l'indication des émissions dans les offres de vols afin de sensibiliser les passagers sur ce qu'un voyage en avion implique en termes d'émissions. Néanmoins, la mise en œuvre risque d'être nettement plus compliquée et de conduire à des résultats approximatifs. En effet, les émissions réelles vont dépendre du type d'avion qui sera effectivement utilisé, du nombre de passagers, voir des

conditions météorologiques. Dès lors, l'estimation fournie sera simplement théorique sans que cela n'apporte une réelle valeur ajoutée dans la prise de conscience des passagers.

Genève Aéroport dispose d'installations de production de chaleur. Le prochain raccordement au projet GeniLac va contribuer à réduire les émissions de notre établissement de près de 60%. Dans ce contexte, la liste des informations à fournir au sens de l'article 16a nous semble quelque peu fastidieuse. Nous avons pris note avec intérêt des articles 66 à 69 dès lors que nous prévoyons la signature d'une convention d'engagement de réduction en 2025.

L'article 17c^{bis} alinéa 2 prévoit une exception pour les véhicules professionnels (selon règlement (UE) 2019/1247) qui devrait à notre avis être étendue aux véhicules chargés du service de sauvetage et de lutte contre les incendies aéroportuaires (SLIA). Il s'agit en effet de véhicules spécifiques aux activités aériennes, conformément aux dispositions internationales de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui ont des conditions d'engagement très particulières requérant une puissance importante. Il conviendrait également de rajouter les véhicules chargés du déneigement des pistes puisque les équipements et les manœuvres sont largement encadrées par des normes également édictées au niveau international et pour lesquelles la Confédération n'a pas la compétence de légiférer.

La rédaction de l'article 92a nous apparaît assez ambiguë et floue puisqu'il impose aux aéroports nationaux de « mettre à disposition et mélanger des carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables » mais il n'y a aucun détail sur ce que cela implique réellement, ni dans quelle proportion. La loi sur le CO₂ récemment adoptée par le parlement impose aux exploitants d'aéronefs et aux fournisseurs de carburants d'aviation de mélanger les carburants renouvelables. Si Genève Aéroport entend faire en sorte que lesdits carburants soient disponibles sur la plateforme, le mélange et l'avitaillement sont du ressort des compagnies aériennes et des compagnies pétrolières. Néanmoins, l'ordonnance n'est pas suffisamment précise sur les conditions qui entourent l'ensemble du processus de sorte qu'il sera impossible d'atteindre l'objectif de 2%.

Par ailleurs, il n'y a aucune mention d'une possibilité de pouvoir pratiquer le système du *book and claim*. Conformément au rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'avion durables du 15 décembre 2022, cela consiste en une « option commerciale qui dissocie les flux physiques de marchandises du commerce des certificats de durabilité ». Il est impératif que cette solution soit proposée et clairement mentionnée dans l'ordonnance.

Quant à l'article 92b, il laisse encore ouvert la durée de mise à disposition des certificats. Alors même que ces articles sont essentiels pour permettre aux aéroports nationaux de prendre les dispositions infrastructurelles nécessaires, l'ordonnance demeure lacunaire à bien des égards. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'il n'existe aucune sanction si l'obligation ne devait pas être respectée.

Vu ce qui précède, nous vous proposons de rajouter deux alinéas à l'article 92a :

2. *L'Office fédéral de l'aviation civile établit les dispositions relatives à l'avitaillement des aéronefs.*

3. *En fonction des circonstances, les exploitants d'aéronefs peuvent se conformer aux obligations qui leurs incombent conformément au dispositif dit « book and claim ».*

Au surplus, nous avons pris note avec satisfaction des articles 112 et 113 qui pourraient s'appliquer dans un cas particulier de la plateforme aéroportuaire (zone nord).

Enfin, le chapitre 9b relatif à l'encouragement de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien suscite assurément un grand intérêt. Mais il n'en demeure pas moins qu'il pose plusieurs questions également.

Nous espérons trouver des réponses en prenant connaissance de la stratégie d'encouragement que l'OFAC doit réaliser. Il est indispensable que les besoins des différents acteurs soient pris en compte. Vu les échéances, il est urgent que ledit office partage au plus vite des indications sur la manière dont il entend procéder.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente détermination. Nous restons naturellement à la disposition de vos services pour de plus amples explications.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre parfaite considération.



André Schneider
Directeur général



Gaël Poget
Délégué aux affaires extérieures

Copie (électronique) :

- Interne : nrs, vgo, cwi, pmg, avg, sgt, pac, krm, gre
- M. Christian Lüscher, Président du Conseil d'administration, Genève Aéroport
- Mme Emanuela Dose Sarfatis, Secrétaire générale adjointe, Département des finances, République et canton de Genève
- Mme Francine Zimmermann, Vice-directrice, OFAC
- M. David Karrer, Directeur, Relations publiques, Flughafen Zürich AG
- AEROSUISSE, Secrétariat général

Eidgenössisches Department für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Umwelt (BAFU)
3003 Bern

25. September 2024

Mail : vnI-klima@bafu.admin.ch

Vernehmlassung 2024/57 über die «Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024»

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Revisionen der CO₂-Verordnung danken wir Ihnen, dass wir die Gelegenheit erhalten zu den damit verbundenen Ordnungsänderungen Stellung nehmen zu dürfen. Die Geothermie ist hauptsächlich von den Artikeln 112 und 113 sowie von den Anhängen 12 und 12a betroffen.

Wir begrüssen die Einführung eines neuen Förderinstruments für die indirekte Nutzung von Geothermie (Art. 112 Abs. 2), welche der geologischen Realität in der Schweiz und den dort bestehenden Unsicherheiten besser entspricht. Wir bedauern jedoch, dass die indirekte Nutzung weiterhin als «Misserfolg» angesehen wird, obwohl sich diese je nach Kontext als die effizienteste Lösung erweist und gefördert werden sollte. Die COPs von Wärmepumpen sind bei 30 - 60°C-Ressourcen höher als bei 5°C (See) oder 15°C (Kläranlagen), die heute die Hauptalternativen für die kurz-/mittelfristige Versorgung von DACs sind (beispielsweise in Genf, Lausanne, Bern oder Biel). Ohne eine 60%ige Bohrsubvention werden hydrothermale Projekte in 1'000 - 1'500m Tiefe heute nicht realisiert und erlauben weder eine bessere Kenntnis unseres Untergrunds noch die Valorisierung dieser CO₂-neutralen Bandenergie, welche es ermöglicht grosse Mengen fossiler Energien zu ersetzen. Aus diesen Gründen sollte der Betrag für eine indirekte Nutzung bis zu 60% der direkten Nutzung entsprechen und nicht auf 40% begrenzt sein.

Artikel 113a sieht vor, dass die Zuschüsse vorrangig an die am weitesten fortgeschrittenen direkten Projekte vergeben werden. Eine Klarstellung des Begriffs «Fortschritt» und seiner Messung wäre wünschenswert. Darüber hinaus können wir nicht nachvollziehen, warum indirekte Projekte in diesem Rahmen gegenüber direkten Projekten benachteiligt werden sollten.

Es macht den Anschein, dass Anhang 12a die Verfahren im Falle einer indirekten Nutzung von Erdwärmquellen, aufgrund der Unmöglichkeit einer direkten Nutzung stark verkomplizieren. Gegebenenfalls sollte in Betracht gezogen werden, bereits in der Planungsphase des Projekts zur direkten Nutzung eine Alternative zur teilweisen oder gar vollständigen indirekten Nutzung der Geothermie einzubeziehen. Auf diese Weise könnte ein Projekt weiterverfolgt werden, ohne eine zu lange für das Projekt ungünstige «Stand-by»-Phase in Kauf nehmen zu müssen.

Im Namen von Geothermie-Schweiz schlagen wir folgenden Änderungen vor:

- Artikel 112, ab. 3 : « Die Beiträge betragen sich auf höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 1 und ~~höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach~~ Absatz 2; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt »
- Artikel 113a, ab. 2 : « Stehen wieder Mittel zur Verfügung, so berücksichtigt das BFE zunächst die am weitesten fortgeschrittenen Projekte zur ~~direkten~~ Nutzung. Sind mehrere Projekte gleich weit fortgeschritten, so wird das Projekt berücksichtigt, für das das vollständige Gesuch am frühesten eingereicht wurde. ~~Erst danach werden die Mittel für Projekte zur indirekten Nutzung eingesetzt~~ »
- Anhang 12a ist zu streichen, indem die Elemente aus den Punkten 1 und 2 teilweise in Anhang 12 aufgenommen werden.

Wir bitten Sie um Prüfung unseres Vorschlags.

Freundliche Grüsse



Karl-Heinz Schädle
Vize-Präsident Geothermie-Schweiz



Jérôme Faessler
Co-Direktor Geothermie-Schweiz

Gesellschaft für bedrohte Völker
Birkenweg 61
3013 Bern

GS/UVEK
25. Sep. 2024
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Bern, 24. September 2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Tabea Willi

Programmleiterin



Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

- b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO2-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO2-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Newagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrrechtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~2012 Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~25 Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~30 Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~35 Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~40 Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~45 Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~50 Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

*Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht **im Inland** des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.*

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages in der Schweiz ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit-, sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
 - b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
 - c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.
- ...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die ~~Grund~~-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss."

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüßen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

f die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

An:

**Bundesrat Albert Rösti
Gesamtbundesrat
Bundesamt für Umwelt**

Elektronisch an vnl-klima@bafu.admin.ch

Ort, Datum: Buttisholz, 03.10.2024

Vernehmlassung zur CO2-Verordnung 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrter Gesamtbundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Bezugnehmend auf das Schreiben von Herrn Bundesrat Rösti vom 26. Juni 2024 möchten wir uns für die Möglichkeit bedanken, innerhalb der Adressatengruppe *interessierte Kreise* an der Vernehmlassung zur neuen CO2-Verordnung (CO2V) teilzunehmen. Als Unternehmen leisten wir bereits heute einen aus unserer Sicht wesentlichen Beitrag zur Reduktion von CO2-Emissionen in der Schweiz. Daher fühlen wir uns verpflichtet, unsere Stellungnahme zum Verordnungsvorschlag dahingehend zu formulieren, dass bedeutende CO2-Reduktionen bzw. eine Erhöhung der CO2-Senken auch in Zukunft möglich sein werden.

Kurzbeschreibung Unternehmenstätigkeiten:

Als holzverarbeitendes Unternehmen leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur umweltschonenden Herstellung von Produkten für das Baugewerbe aus erneuerbaren Rohstoffen. Gleichzeitig erhöhen unsere Produkte den im Holz gebundenen Kohlenstoffspeicher der Schweiz. Wir legen hohen Wert auf geschlossene Kreisläufe und verwerten folglich sämtliche anfallenden Holzrohstoffe in unserem Stoff- oder Energiefluss. Als Unternehmen fördern wir eine sinnvolle Durchforstung der Wälder mit volkswirtschaftlich optimalem Nutzen und wir unterstützen die Verarbeiterkette, indem wir deren Beiprodukte (Sägeresthölzer) verwerten.

Die Schweizer Holzwirtschaft hat jedoch einen schweren Stand. Sie steht in Konkurrenz zu ausländischen Produzenten mit günstigeren Kostenstrukturen und anderen, nicht erneuerbaren Werkstoffen aus dem In- und Ausland.

Diese schwierige Ausgangslage der holzverarbeitenden Schweizer Industrie ist nicht selbstverschuldet. Diverse äussere Faktoren tragen zu diesem «Systemnachteil» bei wie etwa das höhere Schweizer Kostenniveau in der Produktion, topografische Gegebenheiten mit gleichzeitig anspruchsvollen Funktionserwartungen an den Schweiz Wald, politisch motivierte Konkurrenz zur stofflichen Holznutzung etc. Die holzverarbeitenden Schweizer Säge- und Plattenindustrie ist jedoch eine Schlüsselbranche hinsichtlich des Klimaschutzes. Eine längerfristig andauernde Erhöhung der Senkenleistung kann nur sie erbringen. Daher sind Instrumente gefragt, welche die «Systemnachteile» punktuell und auf die einzelne Problemstellung bezogen bis zu einem gewissen Grad auszugleichen vermögen. Ein solches Instrument wurde mit dem Kompensationsmechanismus geschaffen. Mit diesem können wir unser Kerngeschäft stärken, zusätzliche Kohlenstoffspeicher in Holzprodukten aufbauen und langfristig Holz als natürlicher, nachwachsender Werkstoff vermehrt etablieren.

In diesem Zusammenhang ist unsere Teilnahme an der Vernehmlassung zu verstehen.

Unsere Anliegen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz:

Grundsätzlich begrüssen wir die in der revidierten CO₂-Verordnung aufgeführten Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz. Namentlich scheint uns wichtig, dass der Kompensationsmechanismus weiterhin bestehen bleibt und keine zeitliche Begrenzung verankert wurde. (Eine solche können wir zumindest weder aus dem CO₂-Gesetz noch dem Verordnungsentwurf ableiten.) Es ist uns bewusst, dass das CO₂-Gesetz mit der Zielsetzung in Artikel 3 die Periode von 2025 bis 2030 regelt. Dennoch sind wir der Meinung, die im Gesetz beschriebenen Instrumente seien so angelegt, dass sie über das Jahr 2030 hinaus wirken sollen und einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Zwischenziele 2040 und des Netto-Null-Ziels 2050 des Klima- und Innovationsgesetzes leisten werden. In diesem Sinne bitten wir um folgende Ergänzungen bzw. Präzisierungen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz, dem vorliegenden Entwurf der CO₂-Verordnung:

1. Verankerung von Kompensationssätzen über 2030 hinaus (mind. bis 2035)

Nur durch die Festlegung eines Kompensationssatzes werden die Treibstoffimporteure auch tatsächlich verpflichtet, den Kompensationsmechanismus gemäss *Artikel 28b und 28c CO₂G* anzuwenden. *Artikel 89 Absatz 3 CO₂V* regelt den Kompensationssatz. Im Verordnungsentwurf werden jährlich linear steigende Kompensationssätze von 25% für 2025 bis 50% für 2030 vorgeschlagen (somit jährlich 5% höhere Kompensationspflicht). Wir gehen davon aus, dass die vorgeschlagenen Sätze mit der Zielerreichung einer 50% geringeren Treibhausgas-Gesamtemission gegenüber 1990 (*Artikel 3 Absatz 1 CO₂G*) abgeglichen sind. Insofern unterstützen wir die Festlegung und die Höhe der Kompensationssätze von 2025 bis 2030.

Es braucht jedoch bereits heute eine weiterführende Verpflichtung der Treibstoffimporteure, die Treibhausgas reduzierenden bzw. Senken bildenden Projekte weiterzuführen. Der Kompensationsmechanismus hat sich als praxistaugliches Instrument etabliert, bedeutende zusätzliche CO₂-Reduktionen quer durch verschiedene Branchen bzw. CO₂-Senken bildende Massnahmen in der Holzbranche bei Unternehmen unterschiedlichster Grösse zu erwirken. Allen gemeinsam dürfte aber sein, dass sie Planungssicherheit benötigen mit einem zeitlichen Horizont von mindestens zusätzlich zehn Jahren. Wenn wir als Unternehmen uns zur Realisierung CO₂-Senken bildender Massnahmen innerhalb des Kompensationsmechanismus entschliessen, müssen wir in eine bedeutende Vorleistung gehen. Die zusätzliche Erhöhung der Senkenleistung verlangt zusätzliche Planung, den Aufbau zusätzlicher Ressourcen und letztlich – da es sich immer um ein Ex-Post-System handelt – den Umgang mit einem zusätzlichen Risiko, das sich aus der nachträglichen Ausstellung von Bescheinigungen ergibt, die jeweils ausschliesslich die exakt dokumentierte, nachverfolgbare Wirkung unter Einhaltung aller Projektkriterien umfasst. Aus unserer Sicht ist dieser Mechanismus zielführend, da keine Mitnahmeeffekte finanziert werden und unternehmerische Freiheiten in der Realisierung der Senkenwirkung (innerhalb der Projekt-/Programmvorgaben) zugestanden werden. Dennoch benötigen wir bei den Rahmenbedingungen – dem Weiterführen des Kompensationsmechanismus) mehr Planungssicherheit. Diese ergibt sich aus einer Festlegung der Kompensationssätze bis mindestens 2035. Wir könnten uns vorstellen, dass der Kompensationssatz ab 2031 jährlich weiter linear steigt, aber womöglich mit einem moderateren Anstieg (z.B. um 2% bis 3% pro Jahr).

Antrag:

Artikel 89 Absatz 3 CO₂V wird **wie folgt ergänzt (in ROT)**:

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
- g. für das Jahr 2031: 52.5 Prozent;
- h. für das Jahr 2032: 55 Prozent;
- i. für das Jahr 2033: 57.5 Prozent;
- j. für das Jahr 2034: 60 Prozent;
- k. für das Jahr 2035: 62.5 Prozent.

2. Kompensationssatz im Inland deckt mindestens inländische Projekte und Programme ab

In *Artikel 89 Absatz 2 CO2V* wird der Kompensationssatz im Inland geregelt. Dieser wurde von bisher 15% (ab 2022) im neuen Verordnungsentwurf auf 12% ab 2025 abgesenkt (-3%). Wir gehen davon aus, dass der vorgeschlagene Kompensationssatz in Anbetracht der im Inland registrierten Projekte und Programme bemessen wurde. Dennoch sind wir der Meinung, dass im Inland realisierte und bescheinigte Treibhausgasreduktionen immer Vorrang haben sollten und die Treibstoffimporteure zu deren Abnahme verpflichtet werden müssten. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Treibhausgasemissionen sollen «in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz» erfolgen, so lautet *Artikel 3 Absatz 2 CO2G*. Der Absatz wurde heftig diskutiert, weil ein konkreter Anteil fehlte. Nachdem Bundesrat Rösli die Grösse von «zu etwa Zweidritteln» nannte, wurde der Artikel in der heutigen Form im Gesetz verankert. Das Gesetz gibt demnach Inlandmassnahmen den Vortritt. Aus unserer Sicht ist es stossend, wenn das wichtige Instrument des Kompensationsmechanismus den Sektor Verkehr nicht verpflichten würde, alle im Inland bescheinigten Verminderungen auch abnehmen zu müssen.
- Da der Kompensationsmechanismus auch im Inland nur unwirtschaftliche Massnahmen fördert und dies ausschliesslich in der Höhe der zusätzlichen CO₂-Senkenleistung bzw. CO₂-Reduktionswirkung, setzen die Teilnehmer bevorzugt jene Projekte um, die im Verhältnis zu den ungedeckten Kosten eine hohe Wirkung aufweisen. Damit werden die Fördergelder effizient eingesetzt (hohe Wirkung pro Förderfranken). Zudem erzielen die Projekte oft viel höhere indirekte Treibhausgasreduktionen durch Substitution energieintensiverer Baustoffe und bei vor- und nachgelagerten Prozessen / Tätigkeiten innerhalb oder ausserhalb der Schweiz. Dies verbessert die Förderquote nochmals.
- Die Qualität der Dokumentation und der zugrundeliegenden Massnahmen zur Erhöhung der Senkenleistung in der Schweiz ist sehr hoch, weil die Datenbasis und die sich daraus ergebend Erhöhung der Senkenleistung direkt in der Schweiz von zugelassenen

Prüfinstituten verifiziert werden und durch die Behörden einsehbar sind. Zudem besteht keine Gefahr von Doppelzählungen bei der Übertragung in das Treibhausgasinventar der Schweiz.

- Die zusätzlichen Massnahmen zur Erhöhung der Senkenleistung setzen immer Innovationen voraus (in Prozessen, Technologien etc.). Es ist sinnvoll, wenn diese Innovationen möglichst auch in der Schweiz stattfinden. Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht ist eine Finanzierung der im Inland ergriffenen Massnahmen zur Erhöhung der Senkenleistung bzw. zur Reduktion von Treibhausgasemissionen mit Geldern von Schweizer Autofahrern sinnvoll.

Antrag:

Artikel 89 Absatz 2 CO2V wird wie folgt ergänzt (in ROT):

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 12 Prozent.

Nationale Bescheinigungen (für im Inland umgesetzte Massnahmen) müssen vollumfänglich zur Erfüllung der Kompensationspflicht abgenommen werden.

3. Beibehaltung der Vorgaben aus registrierten Projekten/Programmen nach 2030

Die aktuell registrierten Projekte und Programme sind bis 2030 zugelassen (*Artikel 8b Absatz 1 der bestehenden Verordnung*). Neu soll die Einreichung von Projekten und Programmen durch die Validierungsstelle erfolgen und nicht mehr über den Gesuchsteller selbst (*Artikel 7 Absatz 1 des Verordnungsvorschlages*).

Diese Änderung macht aus unserer Sicht nur Sinn, wenn dadurch Prozesse vereinfacht werden, ohne dass heute geltende Vorgaben von bereits registrierten Projekten und Programmen infrage gestellt werden. Für die Projekt- und Programmteilnehmer ist besonders wichtig, dass sie heute mit zuverlässigen, stabilen Rahmenbedingungen planen können. Dazu gehört primär, dass die Regeln bestehender Projekte und Programme weiterhin gelten. Die Vorgaben wurden in der Vergangenheit bereits validiert und durch die Behörden in Form eines registrierten Projektes oder Programmes zur Treibhausgasverminderung freigegeben. Die Teilnehmer haben ihre Massnahmen (mit allen Konsequenzen daraus) auf dieses Regelwerk ausgelegt. Eine Mittel- und Langfristplanung über 2030 hinaus ist heute nur möglich, wenn die bereits verfügbaren Vorgaben beibehalten werden. Eine solche Planung ist bereits heute notwendig, um einen bedeutenden Beitrag an Treibhausgasreduktionen aus dem Kompensationsmechanismus nach 2030 sicherstellen zu können.

Antrag:

Daher beantragen wir folgende Ergänzungen (in ROT)

Art. 7 Abs. 1

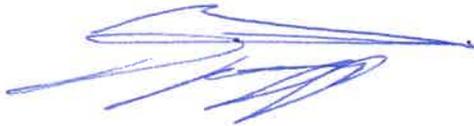
¹ Wer für ein Projekt oder ein Programm Bescheinigungen beantragen möchte, muss dem BAFU über die Validierungsstelle ein Gesuch um die Beurteilung der Eignung für die Ausstellung von Bescheinigungen einreichen. Das Gesuch umfasst die Projekt- oder Programmbeschreibung und den Validierungsbericht.

² Bereits registrierte Projekte und Programme, die bis 2030 als geeignet befunden wurden, können nahtlos weiterbetrieben werden. Hierzu bedarf es einem Gesuch um die Weiterführung. Nicht ändernde Vorgaben im Projekt- und Programmbe-schrieb sowie weitere Bestimmungen, welche sich aus Auflagen des Bundesam-tes für Umwelt ergeben haben und bereits als verschärfende Vorgaben Anwen-dung gefunden haben, müssen nicht neu validiert werden.

³ Die Kreditierungsperiode für Projekte oder Programme im Inland, die nach 2030 zur Aufnahme oder Weiterführung eingegeben werden, wird bis zum 31. Dezember 2035 verlängert.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit unserer Stellungnahme und stehen selbstverständlich für Rück-fragen jederzeit zu Ihrer Verfügung.

Freundliche Grüsse



Daniel Tschopp
Eigentümer / Geschäftsleitung / Leiter Verkauf
Tschopp Holzindustrie AG

Reenera AG, Aeschenplatz 6, 4052 Basel

**Eidg. Departement für Umwelt für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Umwelt BAFU**

Aeneas Wanner
aeneas.wanner@reenera.energy

3003 Bern

4. Okt. 2024

Vernehmlassung zur revidierten CO₂-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Als Dienstleisterin im Bereich der Energiewende ist es unser Ziel, einen möglichst grossen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz zu leisten, indem wir Energieversorger, Akteur:innen der Immobilienbranche, Behörden und Privatpersonen auf ihrem Energiewende-Weg begleiten und sie mit praxisnahen und wirtschaftlich rentablen Lösungen unterstützen.

Seit 2020 führen wir im Auftrag der Stiftung für Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK das Förderprogramm «Klimaprämie» zum Ersatz fossiler Heizungen durch erneuerbare Heizsysteme. Das Programm ist ein Erfolg und führt aktuell bereits zu einer Reduktion von mehreren 100'000 Tonnen CO₂ bis 2030. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Schweizer Klimaziele.

Um sicherzustellen, dass wir auch weiterhin effektiv zum Klimaschutz in der Schweiz beitragen können, ist es essentiell, dass der Kompensationssatz bis 2035 möglichst zeitnah festgelegt wird. Die so entstehende Planungssicherheit würde es uns ermöglichen, die «Klimaprämie» während den nächsten Jahren weiterzubetreiben und bei Bedarf sogar noch auszubauen. Ohne die weitere Förderung von erneuerbaren Heizungen wird die Erreichung der ambitionierten Klimaziele wesentlich schwieriger.

Bezüglich der Bestimmungen zum Biogashandel regen wir an, unnötige bürokratische Mehraufwände zu vermeiden und die Anrechenbarkeit von ausländischem Biogas an die klimapolitischen Instrumente zu vereinfachen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Revision der CO₂-Verordnung bedanken wir uns. Gerne bringen wir auf den nachfolgenden Seiten Anregung bezüglich der vorgesehenen Kompensationspflicht ein und regen eine entsprechende Überarbeitung der Verordnung an.

Wir bedanken uns im Voraus für die Berücksichtigung unserer Erläuterungen und Anträge.

Freundliche Grüsse
Reenera AG



Aeneas Wanner, CEO

Art. 5a Abs. 1 Bst. b	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
b. sie eine der in der Programmbeschreibung festgelegten Technologien einsetzen;	b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen;
Antrag	
b. sie eine der in der Programmbeschreibung festgelegten, <u>miteinander verwandten oder zusammenhängenden</u> , Technologien einsetzen;	

Begründung:

Die vorgeschlagene Begrenzung auf nur eine Technologie pro Programm wird mit dem unverhältnismässigen Mehraufwand begründet, der durch die Kombination sehr unterschiedlicher Technologien in einem Programm entstünde. Dem gegenüberzustellen ist aber ein bedeutender Mehraufwand aufgrund von Duplikationen, wenn bestehende Programme, die verwandte Technologien beinhalten (z.B. Luft-Wasser und Sole-Wasser Wärmepumpen), neu in unterschiedliche Programme aufgeteilt werden müssten.

Auch muss vermieden werden, dass zusammenhängende Aktivitäten - wie z.B. die Verflüssigung und Nutzung von CO₂ auf Biogasanlagen und die damit einhergehende Reduktion des Methanschlupfs - in unterschiedliche Programme aufgeteilt werden müssen (eines für die CO₂-Nutzung, eines für die Reduktion des Methanschlupfs).

Der Grundsatz, dass verwandte oder zusammenhängende Technologien (z.B. jegliche Wärmepumpentypen, alle Arten von Holzheizungen, CO₂-Nutzung und Reduktion des Methanschlupfs auf Biogasanlagen) unter einem Programm zusammengefasst werden können (siehe Antrag), ermöglicht einen optimalen Kompromiss, um sowohl überkomplexe als auch duplizierte oder künstlich aufgeteilte Programme zu vermeiden.

Art. 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
nachweisbar und quantifizierbar sind,	nachweisbar und quantifizierbar sind und mittels Messungen bestätigt werden,

Antrag

nachweisbar und quantifizierbar sind ~~und mittels Messungen bestätigt werden,~~

Begründung:

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen bereits heute über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrößen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen.

Art. 89 Abs. 3

Geltendes Recht

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:
a. für das Jahr 2022: 17 Prozent;
b. für das Jahr 2023: 20 Prozent;

Vernehmlassungsentwurf

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:
a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.

Antrag

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:
a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
g. für das Jahr 2031: 55 Prozent
h. für das Jahr 2032: 60 Prozent

- i. _____ für das Jahr 2033: 65 Prozent
- j. _____ für das Jahr 2034: 70 Prozent
- k. _____ für das Jahr 2035: 75 Prozent

Begründung

Für den Betrieb von Kompensationsprojekten ist die Planungssicherheit bezüglich der Abnahme von Bescheinigungen entscheidend. Ohne diese Langfristigkeit sind Entwicklung und Betrieb von Kompensationsprojekten nicht attraktiv. Zur Erreichung der eidgenössischen Klimaziele sind entsprechende Programme und Projekte aber unerlässlich. Um sicherzustellen, dass es sie gibt, ist ausschlaggebend, dass der Kompensationssatz für Treibstoffe mindestens fünf bis zehn Jahre im Voraus definiert wird.

Ohne diese Perspektive wird das Kompensationsinstrument nicht die gewünschte Wirkung entfalten können, da die laufenden Schweizer Klimaschutzprogramme zwischen 2025 und 2030 eingestellt oder zurückgefahren werden müssten und das Entwickeln neuer Kompensationsprojekte unattraktiv und fast ausgeschlossen ist. Es würde sich folglich ein schädliches Stop-and-Go in der Förderung von Aktivitäten zur CO₂-Reduktion einstellen.

Das vorgeschlagene Definieren des Kompensationssatzes bis 2035 würde die dringend benötigte Planungssicherheit gewährleisten und sicherstellen, dass das Instrument der Kompensationspflicht einen maximalen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Art. 92d Abs. 3	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
Neuer Verordnungsartikel	Gesuch um Ausstellung von internationalen Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas 3. Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen.
Antrag	
Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen.	

Begründung:

Diesen Nachweis verlangt das CO₂-Gesetz (Art. 15 Abs. 3), es verlangt allerdings keine weiteren Formalitäten wie bspw. einen Prüfbericht des BAFU. Wir fordern, dass dies so beibehalten wird. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, dürfen keine zu hohen Hürden errichtet werden. Bereits das Einfordern eines projektbezogenen Entscheides durch den Partnerstaat wird grossen bürokratischen Aufwand bedeuten, und aufgrund der bestehenden Vertragswerke zwischen der Schweiz und des jeweiligen Staates ist in genügendem Masse sichergestellt, dass den Anforderungen der Schweiz Folge geleistet wird. Auch für die Schweizer Behörden entstünde ein vermeidbarer Mehraufwand (siehe Vorschlag Art. 92e). Zudem regen wir an, auf die neuen Europäischen Mechanismen abzustützen:

- Die UDB (Union Database) zum Monitoring von CO₂ Emissionsreduktionen und deren Übertragung. Damit kann sichergestellt werden, dass Reduktionen nur in einem Land angerechnet werden.
- Länderregister für Herkunftsnachweise (vgl. Pronovo): Stellen sicher, dass die Qualitätsanforderungen an Biomethan transparent sind und eingehalten werden. Eine Doppelzählung wird ausgeschlossen und der länderübergreifende Transfer durch die Koordinationsstelle AIB (Association of Issuing Bodies) sichergestellt.

Art. 92e	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
Neuer Verordnungsartikel	Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen <ol style="list-style-type: none"> 1. Das BAFU entscheidet gestützt auf das Gesuch, ob für die Verminderungsleistung des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases internationale Bescheinigungen ausgestellt werden. 2. Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch. 4. Der ökologische Mehrwert der Verminderungsleistung ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten. Wurde der ökologische Mehrwert bereits vergütet, so werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt. Der Gesuchsteller wird über die Menge an ausgestellten internationalen Bescheinigungen informiert.
Antrag	

Gesamten Absatz streichen

Begründung:

Es braucht keine zusätzliche Prüfung durch das BAFU, wenn eine Bestätigung des Partnerstaates gemäss Art. 92d Abs. 3 vorliegt (Vermeidung Mehraufwand). Wir verweisen auf die Begründung des Antrages zu 92d Abs. 3.

Art. 92f Abs. 1 lit. c (NEU)	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
Neuer Verordnungsartikel	Anrechnung der Verminderungsleistung des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases <ol style="list-style-type: none">1. EHS-Teilnehmer oder Betreiber mit Verminderungsverpflichtung, die sich in die Verminderungsleistung von leitungsgebundenem ausländischen erneuerbarem Gas anrechnen lassen wollen, müssen nachweisen, dass:<ol style="list-style-type: none">a. die Anteile des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases auf den Rechnungen ausgewiesen sind;b. dass das BAFU in genügendem Umfang internationale Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas ausgestellt hat.
Antrag	
Zusätzlichen Abschnitt 92f Abs. 1 lit c: <ol style="list-style-type: none">c. Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.	

Begründung:

Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen, welches ab 2025 neu in Kraft tritt. Pronovo wurde genau zur Vermeidung von Doppelzählungen und zur Erleichterung des Handels entwickelt.

Anhang 3a, Ziff 3.4

Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
<p>EF_{WV} Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes = 0,211 tCO₂eq/MWh.</p>	<p>$EF_{WV,y,z}$ Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes im Jahr y; wie folgt berechnet: $5 > y - z$: 0,198 tCO₂eq/MWh; $5 \leq y - z < 9$: 0,154 tCO₂eq/MWh; $9 \leq y - z < 14$: 0,116 tCO₂eq/MWh; $14 \leq y - z < 20$: 0,081 tCO₂eq/MWh</p>
Antrag	
<p>$EF_{WV,y,z}$ Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes im Jahr y, in Abhängigkeit des Datums des Wärmeliefervertrags z; wie folgt berechnet: $5 > y - z$: 0,198 tCO₂eq/MWh; $5 \leq y - z < 9$: 0,154 tCO₂eq/MWh; $9 \leq y - z < 14$: 0,116 tCO₂eq/MWh; $14 \leq y - z < 20$: 0,081 tCO₂eq/MWh z bis 31.10.2023 $\Rightarrow EF_{WV,z} = 0.22$ tCO₂eq/MWh z ab 1.11.2023 bis 31.12.2024 $\Rightarrow EF_{WV,z} = 0.211$ tCO₂eq/MWh z ab 1.1.2025 $\Rightarrow EF_{WV,z} = 0.198$ tCO₂eq/MWh</p>	

Begründung

Die Anpassung des pauschalen Emissionsfaktors des Wärmeverbundes EF_{WV} an den effektiven Anteil der fossilen Heizungen, die ohne Förderung durch erneuerbare Heizungen ersetzt werden, macht Sinn. Der Emissionsfaktor sollte wie bis anhin empirisch abgestützt sein, und nicht vorweg anhand eines gewünschten Absenkpads definiert werden.

Der für einen Neuanschluss an einen Wärmeverbund zu verwendende Emissionsfaktor sollte - unabhängig davon, ob er empirisch erhoben, oder anhand von einem Absenkpfad definiert ist - einzig vom Datum des Wärmeliefervertrags (z) abhängen, und für die restliche Projektdauer (15 Jahre für Wärmeverbundsanschlüsse) konstant bleiben. Die mit dem Neuanschluss erzielten Emissionsreduktionen hängen allein von der Wahrscheinlichkeit ab, dass zum Zeitpunkt des Entscheids sich an den Wärmeverbund anzuschliessen, unabhängig von einer Förderung sowieso eine erneuerbare Heizung eingebaut worden wäre. Eine allfällige Erhöhung dieser Wahrscheinlichkeit in Folgejahren bleibt ohne Einfluss auf schon beschlossene Wärmeverbundsanschlüsse, und sollte daher auch keinen Einfluss auf die für diese Anschlüsse zu verwendenden Emissionsfaktoren haben.

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Luzern, 4. Oktober 2024

Revision der CO₂-Verordnung Stellungnahme der Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie GSGI

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision der CO₂-Verordnung (CO₂V) eine Stellungnahme abzugeben.

Die Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie GSGI ist eine Vereinigung gesamtschweizerisch tätiger Unternehmen der Gebäudetechnik-Branche (www.gsgi.ch). Die Mitglieder zeichnen sich durch ihre qualitativ anerkannten Leistungen aus und weisen durch Grösse und Organisation industriellen Charakter auf. Die 15 überregional tätigen Unternehmen der Gebäudetechnik beschäftigen gesamthaft über 8'500 Mitarbeitende und erwirtschaften einen Jahresumsatz von über 2 Mia. Franken. Das ist mehr als ein Drittel des gesamten Branchenvolumens. Die GSGI vereinigt Unternehmen der Branchen Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär, Elektro, Sicherheitstechnik, Gebäudeautomation, Transport sowie Planung. Das branchenübergreifende, ganzheitliche Denken hat bei der GSGI einen hohen Stellenwert.

Grundsätzlich begrüssen wir die Revision in der vorgelegten Form, insbesondere da sie die Anliegen, welche die Mineralölbranche im Rahmen der nach Art. 26 Abs. 2 CO₂G am 6. März 2024 stattgefundenen Anhörung vorgebracht hat, in wesentlichen Zügen berücksichtigt.

Die Vorlage unterlässt es jedoch, die erwünschte Rechtssicherheit zu schaffen, indem sie in Art. 89 Abs. 3 den Kompensationssatz lediglich bis ins Jahr 2030 festlegt. Der finanzielle Anreiz zur Umsetzung von Klimaschutzprojekten, der durch den Verkauf von Bescheinigungen entsteht und laut Gesetz massgeblich für deren Umsetzung ist, wird fortlaufend kleiner mit Näherrücken des Jahres 2030. Die Funktionsfähigkeit des Kompensationsinstruments ist nur gewährleistet,

wenn ein ausreichend langer Förderhorizont von mindestens fünf bis zehn Jahren existiert. Entsprechend verlangen wir, dass der Kompensationssatz bis ins Jahr 2035 festgelegt wird.

Die zentralen Anliegen der GSGI

1) Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.

Mit der Totalrevision des CO₂G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich.

Aus rechtlicher Sicht spricht nichts gegen eine Festlegung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 auf Verordnungsstufe. Das zeitlich unbefristet geltende CO₂G enthält bereits Bestimmungen, die bis ins Jahr 2040 reichen (z.B. zu den Verminderungsverpflichtungen), selbst wenn es nur Emissionsziele bis 2030 formuliert. Auch mit Verweis auf das im Juni 2023 durch das Volk angenommene Klimagesetz (KIG), welches für 2050 das Netto-Null-Ziel und bis dorthin Zwischenziele setzt, lässt sich eine Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035 rechtfertigen. Und schliesslich muss die Schweiz unter dem Pariser Übereinkommen ohnehin im Laufe von 2025 ihr Emissionsziel bis mindestens 2035 bekanntgeben (Aufdatierung der Nationally Determined Contribution [NDC]).

Wenn Verträge mit Projekt- und Programmeignern bis 2035 abgeschlossen werden könnten, würde dies die Beschaffung insbesondere der bis 2030 benötigten internationalen Bescheinigungen erheblich erleichtern. Die Anforderung der finanziellen Additionalität (Art. 5 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 CO₂V) wird nämlich zunehmend unerfüllbar, wenn mit einem Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nur bis 2030 gerechnet werden kann. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft somit dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Auch die längerfristigen Kosten zur Beschaffung von Bescheinigungen über das Kompensationsinstrument würden sich reduzieren, wenn dieses bereits heute eine Perspektive bis 2035 erhielte. Denn so würde sich der zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen benötigte Förderbeitrag auf mehr Jahre verteilen, wodurch der Preis pro Bescheinigung tiefer ausfiele.

Antrag

Art. 89 Abs. 3

«Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a.-f. (...)
- g. Für das Jahr 2031: 52 Prozent
- h. Für das Jahr 2032: 54 Prozent
- i. Für das Jahr 2033: 56 Prozent
- j. Für das Jahr 2034: 58 Prozent
- k. Für das Jahr 2035: 60 Prozent»

2) Verzicht auf Behandlung von 2030 als separates Zieljahr in Bezug auf nationale Bescheinigungen

Der vorgeschlagene Art. 91 Abs. 2 führt zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz. Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in ihrem NDC ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis 2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht.

Der Bundesrat hat sich mit vorliegendem Artikel für eine hybride Lösung entschieden, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren müssen, wenn sie ihr deklariertes Emissionsziel erreichen will, sollen auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination jeder Logik entbehrt.

Die vorgeschlagene Bestimmung steht überdies in Widerspruch zu Art. 48c Abs. 4 CO₂G, wonach nationale und internationale Bescheinigungen, die in den Jahren 2022-2024 nicht verwendet wurden, unbeschränkt in den Zeitraum 2025 bis 2030 übertragen werden können. Das heisst, das Gesetz sieht vor, dass insbesondere nationale Bescheinigungen, die für in den Jahren 2022 bis 2024 in der Schweiz erzielte Emissionsreduktionen ausgestellt wurden, im Jahr 2030 zur Erfüllung der Kompensationspflicht verwendet werden können.

Schliesslich führt die vorgeschlagene Bestimmung auch zu sachlichen Inkonsistenzen innerhalb der CO₂V. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der

Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend und sachlich ungerechtfertigt.

Antrag

Art. 91 Abs. 2

«Für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Inland des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden.»

3) Umsetzung der Beschlüsse der COP26 in Bezug auf «Overall Mitigation in Global Emissions»

Gemäss Art. 6 Abs. 3 lit. b CO2G kann der Bundesrat vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf, obwohl 2021 an der Klimakonferenz COP26 in Glasgow für Aktivitäten unter Art. 6.2 des Pariser Übereinkommens dringend empfohlen wurde, einen Anteil von 2 Prozent der nachgewiesenen Emissionsverminderungen nicht zu kreditieren, um so einen Beitrag zur globalen Emissionsreduktion zu leisten (Overall Mitigation in Global Emissions, OMGE).

Antrag

Art. 10 Abs. 6

«Die nationalen Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.»

4) Verzicht auf die strikte Forderung nach Messung der Emissionsverminderungen

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen ja über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrössen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen.

Der Erläuternde Bericht (EB, S. 17) relativiert, anstelle von Messungen könnten auch Modelle verwendet werden, und Ergebnisse aus Umfragen mit repräsentativen Stichproben belegt werden. Das ist schon mit der heutigen Formulierung gängige Praxis. Die vorgeschlagene Ergänzung führt deshalb lediglich zu Rechtsunsicherheit, weil sie dem Regulator Spielraum lässt, nach Gutdünken von der strikten Forderung nach Messungen abzurücken.

Als Motiv für die Bestimmung genannt wird im Erläuternden Bericht (S. 17) zudem die eingeschränkte Quantifizierbarkeit von Projekten, die Emissionsverminderungen aufgrund von unterdrückter Nachfrage berechnen. Dieses Problem mit der vorliegenden Bestimmung lösen zu wollen, ist verfehlt. Bei Projekten, die im Kontext unterdrückter Nachfrage stattfinden, ist das Problem der Bestimmung der Emissionsverminderungen nicht empirischer Natur, sondern es handelt sich um ein methodisches Problem der Festlegung der Referenzentwicklung.

Antrag

Art. 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1

«nachweisbar und quantifizierbar sind ~~und mittels Messungen bestätigt werden.~~»

5) Verzicht auf die Einschränkung von Programmen auf eine Technologie

Die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist zu restriktiv. Überdies ist der Begriff Technologie unscharf. Ab wann gelten zwei Technologien als unterschiedlich? Handelt es sich beispielsweise bei Luft-Luft-Wärmepumpen um eine andere Technologie als bei Luft-Wasser-Wärmepumpen? Und wie verhält es sich bei Otto- und Dieselmotoren bzw. Benzin und Dieselöl?

Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation der BAFU-Programme und Projekte aktuell zuordnet. Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S. 17) Technologien umfassen, dass sich präzise Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und dass der befürchtete unverhältnismässige Mehraufwand bei der Prüfung nicht entsteht. Die zulässigen Technologiebereiche könnten bei Bedarf in einem Anhang zur Verordnung explizit aufgeführt werden.

Selbst eine solche Ausrichtung auf Technologiebereiche erweist sich aber in gewissen Fällen als zu eng gefasst, denn manche Programme sinnvollerweise unterschiedliche Technologiebereiche kombinieren. Zum Beispiel sollte ein Programm zur Markteinführung klimafreundlicher Klimaanlage sowohl das Element der Energieeffizienzsteigerung durch die Substitution beinhalten wie auch die Zerstörung der Kühlmittel aus den ersetzten Anlagen. Bei einer Aufteilung in zwei eigenständige Programme würde etwa deren Beurteilung in Bezug auf ihre finanzielle Zusatzlichkeit anders ausfallen. In der Praxis müsste ein steter Abgleich zwischen den aufgeteilten Programmen stattfinden, was unnötigen Mehraufwand bei allen Beteiligten verursachen würde.

Antrag

Art. 5a, Abs. 1 lit. b

«in der Programmbeschreibung eine Technologiebereich festgelegt wird und alle Projekte diesem Technologiebereich angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören einsetzen;»

6) Einschränkung der Konsultation auf direkt betroffene Interessensgruppen

Bereits unter dem Clean Development Mechanism (CDM) des Kyoto-Protokolls etablierte sich die Praxis, von einem Projekt direkt betroffene Personen über ihre Haltung zum Projekt zu befragen («stakeholder consultation»). Der Kreis der zu Befragenden ist einzuschränken auf die direkt Betroffenen, da sich sonst beliebige Gruppen für betroffen erklären können und einbezogen werden müssen, ohne dass sie tatsächlich direkt vom Projekt betroffen sind.

Antrag

Art. 6 Abs. 2 lit. n Ziff. 3

«die Ergebnisse der Konsultation der direkt betroffenen Interessensgruppen sowie (...)»

Anhang 2a, Ziff. 3

«Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn keine Konsultation der direkt betroffenen Interessensgruppen durchgeführt wird.»

7) Anpassung des Parameters EFWV,y,z bei Wärmeverbänden

Laut erläuterndem Bericht (S. 67) soll der pauschale Faktor EFWV,y,z, welcher die Emissionen des Wärmeverbandes im Referenzszenario bezeichnet, über die nächsten 20 Jahre in mehreren Schritten abgesenkt werden, da der Anteil der erneuerbaren Wärmeversorgung in der Referenz zunimmt. Konkret geht der Bundesrat offenbar davon aus, dass im Schweizer Durchschnitt in den nächsten 14 Jahren die CO₂-Intensität der Wärmeversorgung um mehr als 60% sinkt.

Worauf diese Annahme beruht, geht aus dem Erläuternden Bericht nicht hervor; möglicherweise entspringt sie reinem Wunsdenken. Ein Parameter von solch einschneidender Bedeutung, der auch für das Gebäudeprogramm des Bundes erhebliche Konsequenzen hätte, benötigt zumindest eine empirische Grundlage.

Anstatt über einen Zeitraum von 20 Jahren die Referenzentwicklung im Bereich der Wärmeversorgung als staatliche Planungsgrösse vorzugeben, wäre es angemessener, den Faktor EF_{WV,y,z} als dynamischen Parameter zu verstehen, der periodisch empirisch erhoben und in der CO₂V entsprechend festgeschrieben wird. So wie das bereits in der Vergangenheit der Fall war.

Eine per 1. Januar 2025 in Kraft tretende Absenkung des gegenwärtig geltenden pauschalen Emissionsfaktors von 0.211 auf 0.198 tCO₂eq/MWh, wie sie vorgeschlagen wird, wäre somit durch eine Erhebung zu rechtfertigen. Sofern unserem Antrag der periodischen empirischen Bestimmung des Parameters gefolgt wird, stimmen wir aber im Sinne einer pragmatischen, unmittelbar umsetzbaren Regelung dieser Absenkung zu.

Antrag

Anhang 3a, Ziff. 3.4

«EF_{WV,y,z} Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes = 0.198 tCO₂eq/MWh im Jahr y; wie folgt berechnet (...)»

Vielen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie



Marcel Baumer
Präsident



Hugo Graf
Geschäftsleitung

A Rocha Suisse
Rue du Village 6
1435 Essert-Pittet
switzerland@arocha.org



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Essert-Pittet, 04.10.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Steve Tanner, Vorstandmitglied

A Rocha Suisse

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersetzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen.

Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur

Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder

b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrrechtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ 20 Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~35~~ 25 Prozent;*
- b. für das Jahr 2026: ~~50~~ 30 Prozent;*
- c. für das Jahr 2027: ~~65~~ 35 Prozent;*
- d. für das Jahr 2028: ~~80~~ 40 Prozent;*
- e. für das Jahr 2029: ~~85~~ 45 Prozent;*
- f. für das Jahr 2030: ~~90~~ 50 Prozent.*

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen ~~zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung~~ zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO2-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und

Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktsetzung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre **Kreditbürgschaftswürdigkeit** glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüßen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

2 “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

f die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen *mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien *oder Information und Beratung;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO2-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen.

In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter

https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen

Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

*2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:
~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~*

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinieren etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungs-potentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Office fédéral de l'environnement
3003 Berne

Par courriel: vni-klima@bafu.admin.ch

Lausanne, le 7 octobre 2024

Consultation sur la modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (Ordonnance sur le CO2)

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet mentionné sous rubrique, et vous faisons part de notre prise de position à cet égard.

Contexte général

Après le refus de la révision totale de la loi sur le CO2 en votation populaire le 13 juin 2021, la Suisse ne disposait pas de bases légales pour respecter les engagements climatiques qu'elle avait pris sur le plan international à travers l'Accord de Paris. Les mesures et les objectifs prolongés par le Parlement jusqu'à fin 2024 devaient être remplacés en temps opportun. Le 16 septembre 2022, le Conseil fédéral a donc soumis au Parlement le message relatif à la révision de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Cette révision fixe les objectifs et les mesures jusqu'en 2030 et entend se substituer dès 2025 aux dispositions prolongées par le Parlement lors de la session d'hiver 2021. Ce dernier l'a approuvée le 15 mars 2024. La présente révision de l'ordonnance du 30 novembre 2012 sur le CO2 précise les mesures adoptées dans la loi et développe ponctuellement les instruments existants. Elle concerne les transports, l'industrie, le secteur du bâtiment et le marché financier. Le projet comprend également des dispositions pour encourager l'adaptation aux changements climatiques ainsi que la formation, la formation continue et l'information en relation avec ceux-ci.

A noter que le Conseil national a plébiscité en décembre dernier, dans la foulée du Conseil des Etats, la nouvelle loi sur le CO2. La Suisse aura donc une nouvelle politique climatique pour les années 2025 à 2030, le référendum n'ayant pas été demandé dans l'intervalle. La présente ordonnance fait donc de facto l'objet d'une consultation en bonne et due forme.

Les grandes lignes du projet

La réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à atteindre les objectifs fixés la loi sur le CO2 est réalisée au moins aux deux tiers en Suisse («part à réaliser en Suisse»). Le reste fera l'objet de mesures à l'étranger.

S'agissant du secteur industriel, la révision de la loi développe les trois principaux instruments, à savoir le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) pour les installations, la taxe sur le CO2 et l'engagement de réduction. En plus du fonds de technologie existant, cette loi prévoit trois nouveaux instruments d'encouragement dans l'industrie : un spécifique aux installations qui participent au SEQE, un autre pour encourager les gaz renouvelables et le dernier pour promouvoir le solaire thermique.

Jusqu'à présent, la taxe sur le CO₂ est prélevée sur les combustibles fossiles à hauteur de 120 francs par tonne d'équivalent de CO₂. Son remboursement continue d'être exécuté par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). À partir de 2025, celui-ci mettra à disposition une application numérique qui permettra de demander le remboursement de la taxe sur le CO₂ sur une plateforme en ligne.

En principe, toutes les entreprises qui exercent une activité économique peuvent désormais bénéficier d'une exemption de la taxe sur le CO₂ en contrepartie d'un engagement de réduction. C'est une bonne nouvelle pour les PME, mais la mise en œuvre suscite des critiques sur lesquelles nous allons revenir dans notre appréciation ci-dessous. Certains exploitants d'installations de droit public peuvent également conclure cet engagement. En revanche, les particuliers n'ont pas droit à une exemption.

Les installations solaires thermiques destinées au chauffage des locaux et de l'eau sanitaire sont soutenues dans le cadre du Programme Bâtiments, mais il n'existe jusqu'à présent aucun encouragement des installations utilisant le solaire thermique pour la chaleur industrielle. La loi sur le CO₂ crée une base pour encourager ces dernières.

La loi entend en outre encourager les formations et les formations continues qui portent sur la protection du climat dans le cadre de l'activité professionnelle ainsi que, dorénavant, les plateformes et autres travaux d'information dans le domaine de la protection du climat. Des projets relatifs à la communication dans ce domaine peuvent également bénéficier d'un soutien. Les projets encouragés contribueront à la mise en œuvre de la loi sur le CO₂ et devront être axés sur les résultats.

Le soutien à l'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur se poursuit. Toutefois, un nouvel instrument est disponible jusqu'en 2030 pour permettre l'utilisation indirecte de ressources géothermales lorsque, après le forage d'exploration, l'utilisation directe planifiée s'avère impossible.

Dans le secteur des transports, les instruments figurant dans la loi sur le CO₂, à savoir l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants et les valeurs cibles d'émissions des véhicules, sont développés plus avant. S'y ajoutent, dans les transports publics, deux programmes d'encouragement pour les trains de nuit et les systèmes de propulsion électriques ainsi que la suppression partielle et progressive du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

La version révisée de la loi sur le CO₂ vise la mise en circulation de véhicules neufs plus efficaces et d'un nombre accru de véhicules électriques par les importateurs correspondants. Elle fixe des valeurs cibles concrètes et détaillées en gramme de CO₂ par kilomètre pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers à partir de 2025.

La loi entend par ailleurs promouvoir l'attractivité de l'offre ferroviaire pour le transport transfrontalier de voyageurs grandes lignes afin d'inciter à un transfert du trafic aérien existant, en particulier des vols court courrier, vers le rail. À cet effet, des contributions à fonds perdu sont versées pendant une durée limitée.

Appréciation

La CVCI juge globalement pertinent le paquet législatif relatif aux mesures pour réduire le CO₂. Il en va du respect de nos obligations internationales en matière climatique. Toutefois, il nous apparaît que la mise en œuvre proposée entraînera d'une manière générale des coûts supplémentaires pour les entreprises, et générera une réglementation et une bureaucratisation excessives. Atteindre l'objectif zéro émission nette constitue déjà en soi un défi considérable. C'est pourquoi il nous semble souhaitable de réduire les entraves bureaucratiques plutôt que de les accroître. La CVCI déplore en particulier des changements fondamentaux dans le système des conventions d'objectifs dans le présent projet d'ordonnance.

A titre d'exemple, l'art 72 b. doit de notre point de vue être supprimé. Il prévoit que les plans de décarbonation doivent être vérifiés par une personne agréée chargée de fournir des conseils professionnels, aux frais de l'exploitant afin d'en garantir la qualité. L'OFEN doit à notre sens vérifier lui-même les feuilles de route de décarbonation et ne pas les sous-traiter à des tiers. Si les entreprises élaborent ces plans avec le soutien de consultants certifiés comme l'AEnEC ou d'autres, ces plans doivent être d'une qualité suffisante et leur vérification ne doit pas nécessiter beaucoup de travail. Faire vérifier ces plans par un consultant agréé aux frais de l'entreprise constituerait indéniablement un obstacle supplémentaire.

Un mot enfin sur la problématique générale du CO2. Les processus de substitution aux combustibles fossiles, ainsi que l'introduction de technologies de captage et de stockage du CO2 dans le but d'éliminer les émissions inévitables, entraîneront une augmentation significative de la demande en électricité, quelles que soient les économies réalisées grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique et au progrès technique. Aux yeux de la CVCI, la priorité absolue des autorités doit donc consister à garantir un approvisionnement en électricité suffisant, abordable et neutre pour le climat, qui est une condition préalable pour atteindre l'objectif de zéro émission nette.

Conclusion

Si elle apporte son soutien global à ce projet d'ordonnance, la CVCI déplore que la mise en œuvre de cette législation risque d'entraîner des coûts supplémentaires pour les entreprises en raison d'une réglementation et d'une bureaucratisation excessives. Notre association s'insurge en particulier des changements fondamentaux dans le système des conventions d'objectifs dans le présent projet d'ordonnance. La CVCI propose ainsi la suppression de l'art 72 b., qui prévoit que les plans de décarbonation doivent être vérifiés par une personne agréée chargée de fournir des conseils professionnels, aux frais de l'exploitant afin d'en garantir la qualité. Ce processus constitue à l'évidence un obstacle aux efforts entrepris par l'économie dans ce domaine.

Tout en vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre appréciation, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie



Romaine Nidegger
Responsable du domaine politique



Jean-François Krähenbühl
Chargé de communication

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z. H. Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Bern, 7. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort CO₂-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Alliance Sud, das Kompetenzzentrum für internationale Zusammenarbeit und Entwicklungspolitik, setzt sich dafür ein, dass die Schweiz ihre Mitverantwortung für die weltweite Klimakrise wahrnimmt. Ein wirksamer Klimaschutz in der Schweiz ist dabei die Basis, dass sie auch grössere Emittenten zu mehr Klimaschutz auffordern kann.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das CO₂-Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist es, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen. Wir unterstützen die Vernehmlassungsantwort der Klima-Allianz Schweiz wie nachfolgend angehängt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Alliance Sud



Andreas Missbach
Geschäftsleiter

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCEM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen

Flottendurchschnitt bereits niedriger. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSWA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer*

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrrechtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...
e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.
...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen.

Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Markchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer

Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüßen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilsfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW~~;*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die die Möglichkeit, zum Entwurf der CO2-Verordnung Stellung zu nehmen. Anbei senden wir Ihnen unsere Rückmeldungen.

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Abschnitt	Kommentar (Begründung für Änderung)	Vorgeschlagene Textänderung
<p>I Zu Art. 2 Bst. g. Biomethan: Zu Erdgasqualität aufbereitetes Biogas mit mindestens 96 Prozent Methananteil</p>	<p>Biogas und Biomethan, sowie weitere erneuerbare Gase (z.B. synthetisches Gas aus PtX, Wasserstoff) können in das Gasnetz eingespeist werden. Die technischen Rahmenbedingungen sind in SVGW Richtlinie G13 «Einspeisung erneuerbare Gase» detailliert.</p> <p>Biomethan hat keinen festen Wert für den Energiegehalt. Auch teilaufbereitetes Biogas (bereits vom BAZG anerkannt) kann eingespeist werden. Es gibt bereits Anlagen in der Schweiz, die teilaufbereitetes Biogas einspeisen. Es ist nicht notwendig, das Gas zur Einspeisung einen Mindestgehalt von 96 vol% Methan aufweist.</p> <p>Der Energiegehalt des eingespeisten Gases ist direkt abhängig von der Zusammensetzung und damit vom Anteil an brennbaren Komponenten. Der Energiegehalt wird an jeder Einspeiseanlage gemessen.</p> <p>Daher sollte zur Gleichbehandlung dieser Einspeisemethoden der tatsächliche Brennwert (basierend auf dem gemessenen Anteil brennbarer Gase) verwendet werden, wobei der Energieinhalt in [kWh] an das Herkunftsnachweisregister, welches durch Pronovo geführt wird, angegeben wird (gemäss Webex-Sitzung BFE/BAFU/BAZG zur CO2-Verordnung vom 29. August 2024).</p>	<p>Biomethan: Zu Erdgasqualität aufbereitetes Biogas mit mindestens 96 Prozent Methananteil aufbereitetes Biogas, das der Gasbeschaffenheit von H-Gas nach SVGW-Richtlinie G18 entspricht.</p> <p>Zusätzlich sollte dann Förderung in Art. 113d entsprechend angepasst werden Für eine gleichbleibende Förderhöhe schlagen wir folgende Umrechnung vor: Basis Energiegehalt von einem Kubikmeter Gas Biomethan mit 96% Methan mit entspricht 10.621kWh bei Referenzbedingungen im Normzustand 25°C / 0°C bei p=1.01325 bar)</p>

	<p>Für eine gleichbleibende Förderhöhe schlagen wir folgende Umrechnung vor:</p> <p>Basis Energiegehalt von einem Kubikmeter Gas Biomethan mit 96% Methan mit entspricht 10.621kWh bei Referenzbedingungen im Normzustand 25°C / 0°C bei p=1.01325 bar)</p> <p>Diese Rechenweise respektiert die Eintragungen im Herkunftsregister, wo Gase aus verschiedenen Quellen registriert werden.</p>	
<p><i>Art. 113d</i> Förderbeitrag 1 Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm³ Biomethan pro Stunde und beträgt: a. bis 90 Nm³ Biomethan/h: 8000 Franken pro Nm³ Biomethan/h; b. von 91 – 400 Nm³ Biomethan/h: 5000 Franken pro Nm³ Biomethan/h c. ab 401 Nm³ Biomethan/h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h</p> <p>2 Die Höhe der Förderung bei erheblichen Erweiterungen bestimmt sich nach der Differenz zwischen der Kapazität nach der erheblichen Erweiterung und der ursprünglichen Kapazität und beträgt: a. bis 100 Nm³ Biomethan/h: 3200</p>	<p>Biogas und Biomethan, sowie weitere erneuerbare Gase (z.B. synthetisches Gas aus PtX, Wasserstoff) können in das Gasnetz eingespeist werden. Die technischen Rahmenbedingungen sind in SVGW Richtlinie G13 «Einspeisung erneuerbare Gase» detailliert.</p> <p>Biomethan hat keinen festen Wert für den Energiegehalt. Auch teilaufbereitetes Biogas (bereits vom BAZG anerkannt) kann eingespeist werden. Es gibt bereits Anlagen in der Schweiz, die teilaufbereitetes Biogas einspeisen. Es ist nicht notwendig, das Gas zur Einspeisung einen Mindestgehalt von 96 vol% Methan aufweist.</p> <p>Der Energiegehalt des eingespeisten Gases ist direkt abhängig von der Zusammensetzung und damit vom Anteil an brennbaren Komponenten. Der Energiegehalt wird an jeder Einspeiseanlage gemessen.</p> <p>Daher sollte zur Gleichbehandlung dieser Einspeisemethoden der tatsächliche Brennwert (basierend auf dem gemessenen Anteil brennbarer Gase) verwendet werden, wobei der Energieinhalt in [kWh] an das Herkunftsnachweisregister, welches durch Pronovo geführt wird, angegeben wird (gemäss Webex-Sitzung BFE/BAFU/BAZG zur CO₂-Verordnung vom 29. August 2024).</p>	<p>Für eine gleichbleibende Förderhöhe schlagen wir folgende Umrechnung vor: (1m³ Biomethan mit 96% Methan entspricht 10.621kWh bei Referenzbedingungen im Normzustand 25°C / 0°C bei p=1.01325 bar):</p> <p><i>Textvorschlag</i> <i>Art. 113d</i> Förderbeitrag 1 Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm³ Biomethan kWh pro Stunde und beträgt:</p> <p>a. bis 90 Nm³ Biomethan 956 kWh /h: 8000 Franken pro Nm³ Biomethan/h 10.621 kWh /h;</p> <p>b. von 91 – 400 Nm³ Biomethan/h 957 - 4258 kWh/h: 5000 Franken pro Nm³ Biomethan/h 10.621 kWh /h;</p> <p>c. ab 401 Nm³ Biomethan/h 4259 kWh /h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h 10.621 kWh /h;</p> <p>2 Die Höhe der Förderung bei erheblichen Erweiterungen bestimmt sich nach der Differenz zwischen der Kapazität nach der erheblichen Erweiterung und der ursprünglichen Kapazität und beträgt:</p>

<p>Franken pro Nm³ Biomethan/h b. von 101 – 400 Nm³ Biomethan/h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h c. ab 401 Nm³ Biomethan/h: 800 Franken pro Nm³ Biomethan/h</p>	<p>Für eine gleichbleibende Förderhöhe schlagen wir folgende Umrechnung vor: Basis Energiegehalt von einem Kubikmeter Gas Biomethan mit 96% Methan mit entspricht 10.621kWh bei Referenzbedingungen im Normzustand 25°C / 0°C bei p=1.01325 bar)</p> <p>Diese Rechenweise respektiert die Eintragungen im Herkunftsregister, wo Gase aus verschiedenen Quellen registriert werden.</p>	<p>a. bis 100 Nm³ Biomethan/h 1062 kWh /h: 3200 Franken pro Nm³ Biomethan/h 10.621 kWh /h</p> <p>b. von 101 – 400 Nm³ Biomethan/h 957 - 4258 kWh/h: 2000 Franken pro Nm³ Biomethan/h 10.621 kWh /h</p> <p>c. ab 401 Nm³ Biomethan/h 4259 kWh /h: 800 Franken pro Nm³ Biomethan/h 10.621 kWh</p>
--	--	--

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Neuhausen 08.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

Zollgarage Neuhausen GmbH

Patrick Schlatter / Inhaber

ZOLLGARAGE
Neuhausen GmbH
Zollstrasse 101
8212 Neuhausen



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

08.10.2024

Stellungnahme zur Revision der CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Unser KMU nimmt seit mehr als 20 Jahren stetige Optimierungen im Bereich Nachhaltigkeit vor. Diese Optimierungen sind mit grossen Investitionen verbunden, welche nur mit Unterstützung der öffentlichen Hand möglich sind. Dabei ist die Planungssicherheit von zentraler Bedeutung, da Investitionen nur mit einem Zeithorizont von mindestens 10 Jahren verantwortbar sind.

Aktuell setzen wir ein Biogas-Projekt mit einer Investitionssumme von mehr als 30 Mio. Franken um. Dabei haben wir zum Beispiel fest damit gerechnet, dass die Bescheinigungen für Emissionsverminderungen eine **Förderdauer bis 2035** aufweisen. Wird diese ursprünglich definierte Zeitspanne auf 2030 reduziert, gefährdet dies unser Projekt und folglich Arbeitsstellen.

Wir beantragen hiermit, dass der Kompensationssatz (Art. 89) den Zeithorizont bis 2025 vorsieht.

Des Weiteren erachten wir es als unabdingbar, dass jegliche Änderungen im CO₂-Gesetz auf ihre **Umsetzbarkeit und Machbarkeit für KMUs** überprüft werden, indem die **Planungssicherheit und Verlässlichkeit** ernsthaft mit einbezogen werden.

Wir danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Jörg Oberle
Inhaber



Dr. Corinne Bähler
Leiterin Nachhaltigkeit

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Röstli
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Wil, 8. Oktober 2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Swiss Import von Rotz AG


**SWISS IMPORT
VON ROTZ AG**
Bild / Postfach 975
9500 Wil

Marius Huber Geschäftsleitung und Mr. Electric

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti

Kochergasse 6

3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vn1-klima@bafu.admin.ch

Bazenheid 08.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

Autotrading 2000 GmbH

Hans Seiler Inhaber

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti

Kochergasse 6

3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vn1-klima@bafu.admin.ch

Bazenheid 09.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

Centralgarage Seiler AG

Hans Seiler Inhaber

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Niederbipp, 9.10.24

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

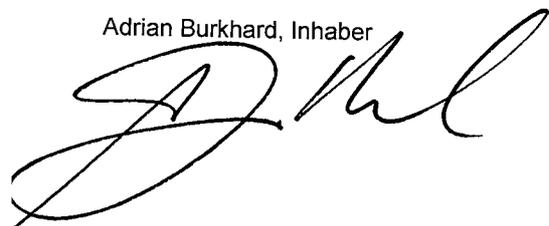
Freundliche Grüsse,

Autocenter Burkhard AG

Leenrütimattweg 9

CH- 4704 Niederbipp

Adrian Burkhard, Inhaber



**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti

Kochergasse 6

3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

4665 Oftringen, 09.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

AUTOKOM AG

Herr Z. Komatina, Geschäftsinhaber



Z. Komatina

BERNMOBIL

Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14
Tel. 031 321 88 88
bernmobil.ch

BERNMOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS

EINSCHREIBEN

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

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 8. Oktober 2024

Kommunikation
Rolf Meyer, +41 321 88 20, rolf.meyer@bernmobil.ch

Stellungnahme der Städtischen Verkehrsbetriebe SVB, BERNMOBIL, zum «Vernehmlassungsverfahren Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024»

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben "Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens" vom 26. Juni 2024 bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Verordnungsänderungen Stellung nehmen zu können.

BERNMOBIL/Städtische Verkehrsbetriebe Bern SVB ist als Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs direkt vom Inhalt der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz betroffen, insbesondere von den Ausführungsbestimmungen zur Förderung von E-Bussen.

Gemäss Ziff. 2.3.4 des erläuternden Berichts zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711) ist die Gewährung von Fördermitteln des Bundes für die Umstellung auf elektrische Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr vorgesehen. Der Bund beteiligt sich bis Ende 2030 mittels a-fonds-perdu-Beiträgen an den höheren Investitionskosten elektrisch angetriebener Busse und Schiffe. Bei den Bussen werden Beiträge für den Kauf neuer Fahrzeuge entrichtet, bei den Schiffen auch für den Umbau bestehender Schiffe. Für Busse, die im von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehr eingesetzt werden, trägt der Bund 75 Prozent der Mehrkosten, für alle anderen im konzessionierten Verkehr eingesetzten Busse 30 Prozent. Die Beiträge werden pauschal nach Fahrzeugtyp ausgerichtet. Anderweitig erhaltene Fördermittel werden bei der Festlegung der Pauschale berücksichtigt. Keine Beiträge werden an Ladeinfrastrukturen geleistet, diese sind nach den gewohnten Verfahren zu finanzieren.

BERNMOBIL verfügt neben Bussen und Trams ebenfalls über Trolleybusse. Bis Mitte 2026 ist ein weiterer Ausbau des Trolleybusnetzes geplant. Trolleybusse sind in der Anschaffung nach wie vor wesentlich teurer als Batteriebusse. Gemäss unserem aktuellen Wissensstand sollen aber für die Förderbeiträge an Trolleybusse die gleichen Empfehlungen für die Berechnung der Förderbeiträge zur Anwendung kommen wie für Batteriebusse. Die Beiträge werden pauschal nach Fahrzeuglänge berechnet und ausgerichtet. Somit erhält ein Gelenktrolleybus die gleiche Förderung bzw. Betrag wie ein Batterie-Gelenkbus, obwohl der Preis des Trolleybusses deutlich höher ausfällt. Somit werden Trolleybusbetriebe gegenüber normalen Busbetrieben benachteiligt, weil sie höhere Investitionskosten tragen müssen.

BERNMOBIL beantragt daher, für die Trolleybusse eine eigene Berechnung der Pauschalbeiträge durchzuführen. Ziel ist, dass Trolleybusse anteilmässig eine gleiche Förderung erfahren wie Batteriebusse. Dadurch ist auch eine rechtsgleiche Behandlung der Transportunternehmen gewährleistet.

Der Trolleybus als Form der E-Mobilität soll zudem in den Ausführungsbestimmungen ausdrücklich aufgenommen werden.

Zum Sparpaket des Bundesrats hat BERNMOBIL in einem separaten Schreiben zuhanden des Vorstehers des UVEK Stellung genommen. Sie finden dieses in der Beilage.

Wir bitten Sie, unseren Vorschlag zu prüfen und die notwendigen Änderungen in den Verordnungstexten vorzunehmen.

Freundliche Grüsse

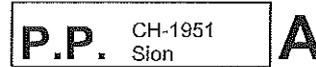
BERNMOBIL

Markus Anderegg
Leiter Technik / stv. Direktor

Martin Stucki
Leiter Finanzen

Beilage:

Schreiben vom 7. Oktober 2024, Sparpaket Bundesrat



Monsieur
Albert Röstli
Conseiller fédéral
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date 9 octobre 2024

Réponse à la consultation sur l'Ordonnance d'application de la LCO2

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 26 juin 2024, vous avez initié la procédure de consultation sur l'Ordonnance de la LCO2. Nous tenons tout d'abord à vous remercier de cette opportunité d'exprimer nos propositions.

Le Canton du Valais soutient le projet dans son ensemble tout en émettant un certain nombre de remarques face aux défis et à l'urgence des transformations systémiques et politiques. La remarque principale porte sur la part des réductions des émissions à effectuer en Suisse, qui est insuffisante.

D'une manière générale, le Canton du Valais s'aligne avec les remarques et propositions de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et du Cercle climat. Il réitère la nécessité de maintenir les ambitions climatiques nationales et d'œuvrer à plus de cohérence avec les dispositions de l'UE.

Remarques générales

La part minimale à réaliser en Suisse pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre fixée à deux tiers doit être augmentée. L'Accord de Paris sur le climat enjoint les Parties à respecter le principe du « niveau d'ambition le plus élevé possible », ce qui n'est clairement pas le cas avec ce seuil. Il convient aussi de noter que la plupart des cantons se sont fixé des objectifs de réduction sur leurs émissions directes (scope 1 et 2), sans y intégrer de part hors de leurs frontières.

Le Canton du Valais salue l'inscription d'objectifs sectoriels et de valeurs indicatives pour la réduction de gaz à effet de serre tout en regrettant qu'ils ne soient plus ambitieux, notamment pour le secteur du bâtiment.

Dans le domaine du trafic aérien, les mesures envisagées doivent être développées. Ainsi, les informations relatives aux émissions des vols doivent être plus contraignantes et complétées. Le champ d'application de l'obligation de mélange des carburants d'aviation renouvelables doit également être étendu (les dispositions ReFuelEU Aviation proposées limitent l'application).

Concernant l'impôt sur les huiles minérales, il est important de rappeler que la topographie des régions de montagne ne permet pas, à ce jour, l'engagement de véhicules décarbonés. Il est impératif que les lignes de montagne ne soient pas pénalisées par la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

Des investissements soutenant le transfert de lignes de transport en commun de la route sur d'autres modes de transport au bilan CO2 bien plus favorable (câble ou rail) devraient être retenus et appliqués en complément des autres aides fédérales usuelles.

Prise de position par article de l'Ordonnance OMCC

Art. 3 al.1

Dans l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission, les réglementations relatives aux exigences écologiques des combustibles ou carburants renouvelables ou à faibles émissions doivent être alignées sur celles de l'UE, 70% au lieu des 40% proposés.

Proposition : sur l'ensemble du cycle de vie, les émissions de gaz à effet de serre doivent être inférieures d'au moins 70%.

Art. 49 al. 2

L'abrogation partielle du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les entreprises de transport concessionnaires est maintenue jusqu'à 2030 tenant compte de critères d'exclusion : « à l'exception des lignes pour lesquelles les entreprises de transport concessionnaires peuvent prouver que le passage à des bus équipés d'une technologie de propulsion renouvelable neutre en CO2 n'est pas possible pour des raisons topographiques (p. ex. cols escarpés qui nécessitent des véhicules particuliers) ».

Il est nécessaire de préciser les critères d'exclusion, car cela peut concerner de nombreuses lignes de transport en commun en en régions de montagne, pendulaires et touristiques, notamment dans les vallées latérales.

Proposition

Préciser les critères d'exclusion dans l'art. 49 al.2 de l'OMCC.

Prise de position par article de l'OCO2

Art. 2a Part à réaliser en Suisse

Comme stipulé dans les remarques générales, la part des réductions en Suisse doit être augmentée. La proposition ci-dessous reprend les ambitions initiales avancées par la Confédération lors des échanges sur la LCI et la LCO2.

Proposition

La réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à atteindre les objectifs fixés à l'art. 3, al. 1 de la loi sur le CO2 est réalisée au moins ~~aux deux tiers~~ au trois quarts par des mesures prises en Suisse.

Art. 16a let. f.

Nous saluons le fait que les nouvelles dispositions prévues permettront, à l'avenir, d'améliorer la quantité des données qui peuvent être recueillies avec le RegBL, notamment dans le domaine des sources de chaleur.

Art. 127a al. 2

Il ne peut être considéré uniquement la sécheresse dans cet article, car d'autres risques augmentent, telles températures extrêmes, la grêle, les vents violents, les risques phytosanitaires (nouveaux organismes nuisibles), ainsi que les dommages dus aux feux de forêts. Les risques sanitaires liés aux organismes nuisibles sont intégrés, sous la lettre e), mais la mention des incendies et précipitations extrêmes manquent.

Proposition de précision de l'art. 127a et d'ajout d'un chiffre f comme suit :

f) les dommages aux personnes et aux biens dus aux incendies de forêt.

Art. 127b

Une précision est nécessaire pour déterminer la part du risque provenant des changements climatiques par rapport aux risques préexistants. Cela permettra de bien distinguer les projets d'ordre structurel (subvention ordinaire) comparé aux projets d'adaptation aux changements climatiques (soutien supplémentaire). L'article doit préciser quels types de projets seront exclus ou prévoir de les lister.

Proposition

127b al.2 bis Les coûts imputables prennent en considération des critères liés à l'attribution, dans la mesure des connaissances disponibles, des risques d'atteintes et de dommage aux changements climatiques.

Art. 127h

Concernant l'aviation, un encouragement est également possible pour la recherche et le développement de technologies et nouveaux procédés dans la production de carburants d'aviation renouvelables, l'efficacité énergétique des aéronefs et l'exploitation des vols. Cette mesure peut selon nous être considérée comme une opportunité pour les centres de recherches, entreprises et start-ups actifs dans ce domaine et engagés dans des projets pilotes et de démonstration, telle que la société H55 à Sion ou Dufour Aerospace à Viège. Ces possibilités d'encouragement devraient être accessibles à des projets de R&D menés par des entreprises technologiques, en particulier des start-up/scale-up suisses ou par des institutions suisses.

Proposition

Mettre en place des mesures d'encouragement pour la recherche et le développement de technologies et nouveaux procédés dans la production de carburants d'aviation renouvelables, l'efficacité énergétique des aéronefs et de l'exploitation des vols.

A noter encore que la modification de l'article 58b de l'OITRV prévoit d'encourager financièrement le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, afin de créer des « liaisons ferroviaires nocturnes avec des voitures à places assises, des voitures-couchettes et des voitures-lits ». Selon nous, il s'agit là d'une mesure très intéressante, car elle permettrait de transposer une grande partie des voyageurs et touristes européens de l'avion au train en rendant l'offre en transport ferroviaire plus attractive et concurrentielle.

Chapitre 10 Encouragement et information

Section 1 et 2

Le Canton du Valais salue l'orientation des Sections 1 et 2 du Chapitre 10. C'est à notre sens un pas en avant vers une formation adaptée aux défis climatiques. L'OCO2 contribue ainsi à la promotion d'une main-d'œuvre qualifiée et compétente. Cependant, les formations devront être adaptées aux spécialistes qui participent aux décisions stratégiques et opérationnelles pour fournir une contribution significative à la réalisation des objectifs de protection du climat, que ce soit au niveau technique, mais aussi dans les aspects de conseil et de sensibilisation.

Le mécanisme d'aide financière jusqu'à 40 % des coûts imputables est un levier essentiel pour la réalisation de projets ambitieux et innovants. Cette aide financière encourage non seulement les initiatives des organismes publics et privés, mais favorise également la collaboration entre les différents acteurs, créant ainsi des synergies efficaces pour une approche holistique de la protection du climat.

Il s'agira toutefois de veiller à ce que les mécanismes de soutien soient suffisamment clairs pour éviter le risque de double subventionnement des formations et qu'ils permettent de distinguer les soutiens à la formation, la formation continue, l'information et au conseil.

Propositions

Préciser les critères de soutien l'article 128 pour la formation, la formation continue, l'information et le conseil.

Ajouter un alinéa à l'article 129 : Etablir des relais permettant d'informer tant les personnes privées que les associations professionnelles des formations et des soutiens accordés.

Le Gouvernement valaisan vous remercie et vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de sa considération distinguée.

Le président
Franz Ruppen

Au nom du Conseil d'Etat



La chancelière
Monique Albrecht

Copie à vni-klima@bafu.admin.ch

Von: Emmylou Berdin <e.berdin@auto-schiess.ch>
Gesendet: Donnerstag, 10. Oktober 2024 10:18
An: _BAFU-Vernehmlassung_Klima <vnl-klima@bafu.admin.ch>
Betreff: Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti

Kochergasse 6

3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Hegnau, 10.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

[Handelbarkeit von CO₂-Emissionen \(Art. 23 Abs. 1\)](#)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

[Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge \(Art. 26c\)](#)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

[Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren \(Art. 146af\)](#)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen

CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

Autohaus Schiess AG

Carmine Langone Geschäftsleitung

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti

Kochergasse 6

3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vn1-klima@bafu.admin.ch

Kriens/ Obernau 10. Okt. 20224

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

CM Automobile AG

[Markus Röllli Inhaber

Direction**Prométerre**Avenue des Jordils 1
Case postale 1080
1001 Lausanne
www.prometerre.chProméterre Direction - Jordils 1 - CP 1080 - CH 1001 LausanneDépartement fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Chef du Département
Palais fédéral Nord
3003 Bern

Lausanne, le 10 octobre 2024

Consultation sur les dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024

Monsieur le Conseiller fédéral,

Représentant les agriculteurs du Canton de Vaud, l'association vaudoise de promotion des métiers de la terre, Prométerre, a l'avantage de prendre part spontanément à la procédure de consultation sur les dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024.

Prométerre reconnaît l'importance de définir des objectifs réalistes de réduction de gaz à effet de serre. Toutefois, il est important que les objectifs pour l'agriculture soient définis et reliés à la politique agricole afin de garantir une bonne cohérence, mais surtout afin d'éviter de potentiels conflits d'objectifs. En effet, en liant les objectifs de réduction à la politique agricole, il devient possible de développer des mesures et des incitations communes qui soutiennent la réduction des émissions de gaz à effet de serre en synergies efficaces avec la politique agricole.

Cependant, le rapport explicatif ainsi que sa transcription dans l'article 3, lettre d de l'ordonnance sur le CO₂ en consultation, définissent un objectif de réduction à l'agriculture (sous le secteur « autres »). Or, la Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI) s'est justement gardée de fixer un objectif de réduction à l'agriculture, laissant ce rôle à la politique agricole. Imposer une réduction à un secteur sans connaître les mesures qui seront définies pour l'atteindre est inapproprié et potentiellement contre-productif. Nous sommes donc opposés à ce que cet objectif apparaisse par la bande dans le cadre de l'ordonnance sur le CO₂ et demandons, de ce fait, que l'objectif de réduction pour l'agriculture soit exclusivement défini dans le cadre de la réforme de la politique agricole.

Ensuite, nous soutenons la volonté de mettre en place des aides financières pour les mesures d'adaptation qui contribueront à éviter des dommages dans l'agriculture. L'agriculture est en effet fortement touchée par le changement climatique et doit faire face aux nombreux défis qu'il apporte. Cette adaptation a un coût, qui ne peut pas être entièrement supporté par la branche. En effet, tous les citoyens de Suisse profitent de la production agricole indigène et il est donc souhaitable que des aides complémentaires à celles de la politique agricole soient octroyées à l'agriculture afin de maintenir un certain niveau d'auto-provisionnement et d'assurer ainsi la sécurité alimentaire de notre pays.

En vous remerciant de prendre en compte nos remarques et propositions, nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos respectueuses salutations.

Martin Pidoux
Directeur**Claude Baehler**

Président

GLOBAL CAR TRADING AG

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Schindellegi, 10.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die

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

GLOBAL CAR TRADING AG

steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

Global Car Trading AG



Lukas Rub (Geschäftsführer)

Eidg. Departement für Umwelt für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Umwelt BAFU

3003 Bern



11. Oktober 2024

Vernehmlassung zur revidierten CO₂-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Revision der CO₂-Verordnung bedanken wir uns.

Die Vereinigung HOLZFEUERUNGEN SCHWEIZ wurde im Jahr 1980 gegründet und umfasst heute 21 Hersteller und Lieferanten aus der Holzfeuerungsbranche. All diese Mitglieder sind spezialisiert auf die Wärmeerzeugung mittels Holz. Ihre gemeinsamen Zielsetzungen sind u.a. die Förderung der Holzenergieanwendung, höchste Produktequalität, kontinuierliche Weiterentwicklungen der verschiedenen Holzfeuerungs-systeme besonders bezüglich Emissionswerten, seriöse Beratung sowie komfortable Bedienung von Feuerungsanlagen.

Unser Verband pflegt den regelmässigen Dialog mit den wichtigsten Behörden (BAFU, BFE etc.) und äussert sich zu allen relevanten Gesetzesvorlagen und Behörden-Empfehlungen.

Um sicherzustellen, dass der Ersatz von fossilen durch erneuerbare Heizungen weiter rasch voranschreitet und so die Erreichung der festgelegten Klimaziele realistisch bleibt, ist das bestehende oder ausgebauten Angebot von Förderprogrammen essenziell. Damit gewährleistet werden kann, dass diese weitergeführt oder sogar ausgebaut werden können, ist es insbesondere wichtig, den Kompensationssatz möglichst weit im Voraus festzulegen. Nur mit der nötigen Planungssicherheit werden die bestehenden Förderprogramme - zum Beispiel finanziert von der Stiftung für Klimaschutz und CO₂-Kompensation KLIK - bestehen bleiben können. Auch ist es wesentlich, nicht unnötige Einschränkungen durch eine Eingrenzung der Technologien zu machen oder mit zusätzlichem bürokratischem Aufwand die Inanspruchnahme von Fördergeldern zu erschweren.

Wir machen auf den nachfolgenden Seiten entsprechende Anpassungsvorschläge und bedanken uns im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

HOLZFEUERUNGEN SCHWEIZ



Konrad Imbach
Geschäftsleiter



Markus Heitzmann
Präsident

Art. 5a Abs. 1 Bst. b	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
b. sie eine der in der Programmbeschreibung festgelegten Technologien einsetzen;	b. in der Programmbeschreibung ein alle Projekte diese Technologie eins
Antrag	
b. sie eine der in der Programmbeschreibung festgelegten, <u>miteinander verwandten oder zusammenhängenden</u>	

Begründung:

Wenn bestehende Programme, die verwandte Technologien beinhalten (z.B. Luft-Wasser und Sole-Wasser Wärmepumpen) in separate Programme aufgeteilt werden müssten, würde dies einen erheblichen Mehraufwand bedeuten. Verwandte oder zusammenhängende Technologien (z.B. jegliche Wärmepumpentypen, alle Arten von Holzheizungen) können zusammengefasst werden können, um eine überkomplexe Programm Landschaft zu verhindern.

Art. 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
nachweisbar und quantifizierbar sind,	nachweisbar und quantifizierbar sind werden,
Antrag	
nachweisbar und quantifizierbar sind und mittels Messungen bestätigt werden,	

Begründung:

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis

Emissionsreduktionen bereits heute über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zur Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrößen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen.

Art. 89 Abs. 3	
Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt: a. für das Jahr 2022: 17 Prozent; b. für das Jahr 2023: 20 Prozent;	³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt: a. für das Jahr 2025: 20 Prozent; b. für das Jahr 2026: 30 Prozent; c. für das Jahr 2027: 35 Prozent; d. für das Jahr 2028: 40 Prozent; e. für das Jahr 2029: 45 Prozent; f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
Antrag	
³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt: a. für das Jahr 2025: 25 Prozent; b. für das Jahr 2026: 30 Prozent; c. für das Jahr 2027: 35 Prozent; d. für das Jahr 2028: 40 Prozent; e. für das Jahr 2029: 45 Prozent; f. für das Jahr 2030: 50 Prozent. <u>g. für das Jahr 2031: 55 Prozent</u> <u>h. für das Jahr 2032: 60 Prozent</u> <u>i. für das Jahr 2033: 65 Prozent</u> <u>j. für das Jahr 2034: 70 Prozent</u> <u>k. für das Jahr 2035: 75 Prozent</u>	

Begründung

Für den Betrieb von Kompensationsprojekten ist die Planungssicherheit bezüglich der Abnahme von Bescheinigungen für Langfristigkeit sind Entwicklung und Betrieb von Kompensationsprojekten nicht attraktiv. Zur Erreichung der eidgenössischen Ziele sind entsprechende Programme und Projekte aber unerlässlich. Um sicherzustellen, dass es sie gibt, ist ausschlaggebend, dass die Treibstoffe mindestens fünf bis zehn Jahre im Voraus definiert wird.

Anhang 3a, Ziff 3.4

Geltendes Recht	Vernehmlassungsentwurf
<p>EF_{WV} Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes = 0,211 tCO₂eq/MWh.</p>	<p>EF_{WV,y,z} Pauschaler Emissionsfaktor folgt berechnet: $5 > y - z$: 0,198 tCO₂eq/MWh; $5 \leq y - z < 9$: 0,154 tCO₂eq/MWh; $9 \leq y - z < 14$: 0,116 tCO₂eq/MWh; $14 \leq y - z < 20$: 0,081 tCO₂eq/MWh</p>
Antrag	
<p>EF_{WV,y,z} Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes im Jahr y, in Abhängigkeit des Datums des Wärmelieferungsvertrags (z): $5 > y - z$: 0,198 tCO₂eq/MWh; $5 \leq y - z < 9$: 0,154 tCO₂eq/MWh; $9 \leq y - z < 14$: 0,116 tCO₂eq/MWh; $14 \leq y - z < 20$: 0,081 tCO₂eq/MWh z bis 31.10.2023 => EF_{WV,z} = 0.22 tCO₂eq/MWh z ab 1.11.2023 bis 31.12.2024 => EF_{WV,z} = 0.211 tCO₂eq/MWh z ab 1.1.2025 => EF_{WV,z} = 0.198 tCO₂eq/MWh</p>	

Begründung

Die Anpassung des pauschalen Emissionsfaktors des Wärmeverbundes EF_{WV} an den effektiven Anteil der fossilen Heizungen, die durch erneuerbare Heizungen ersetzt werden, macht Sinn. Der Emissionsfaktor sollte wie bis anhin empirisch anhand eines gewünschten Absenkpads definiert werden.

Der für einen Neuanschluss an einen Wärmeverbund zu verwendende Emissionsfaktor sollte - unabhängig davon, ob es sich um einen bestehenden oder einen neu zu errichtenden Anschluss handelt - einzig vom Datum des Wärmelieferungsvertrags (z) abhängen, und für die verschiedenen Anschlussarten (Wärmeverbundsanschlüsse) konstant bleiben. Die mit dem Neuanschluss erzielten Emissionsreduktionen hängen davon ab, wann der Anschluss zum Zeitpunkt der Entscheidung sich an den Wärmeverbund anzuschließen, unabhängig von einer Förderung, eingebaute Anlagen sind. Eine allfällige Erhöhung dieser Wahrscheinlichkeit in Folgejahren bleibt ohne Einfluss auf die für diese Anschlüsse zu verwendenden Emissionsfaktoren, und sollte daher auch keinen Einfluss auf die für diese Anschlüsse zu verwendenden Emissionsfaktoren haben.



Klima-Grosseltern Zentralschweiz



Eingereicht an vnl-klima@bafu.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

z.H. Herrn Bundesrat Albert Rösti

3003 Bern

Luzern, 10.10.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit grosser Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Max Kläy
Klima-Grosseltern Zentralschweiz

Weidtobelweg 12
6045 Meggen

max.klaey@gmx.ch

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektor Ziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zuteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass sie vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit z.B. versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (z.B. Elektromotoren in Kombination mit PV-Produktion oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwandes für Projektentwicklung und – Monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit dreimal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy-Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind).

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f).

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder

b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV-Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung***
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinseszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die ~~Grund~~-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. *den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. *Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehrs, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- A der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 10. Oktober 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Als grösste Carbon Dioxide Removal (CDR)-Plattform der Schweiz, die breit abgestützt aus über 60 Mitgliedsorganisationen aus Forschung, Industrie, Behörden¹ und Zivilgesellschaft besteht, bedanken wir uns als [Swiss Carbon Removal Platform](#)² für die Gelegenheit, auf die Vernehmlassung zur "CO₂-Verordnung" antworten zu dürfen. Gerne möchten wir die folgenden Punkte anbringen.

1. Dauerhaftigkeit der Kohlenstoffspeicherung (Permanenz) - Art. 5 Abs. 1

Die Vorgabe der CO₂-Verordnung, dass Projekte eine Kohlenstoffspeicherungsdauer für nur 30 Jahre sicherstellen müssen (Art. 5 Abs. 1), ist kein adäquater oder wissenschaftlich begründbarer Ansatz und erscheint daher unzureichend. Insbesondere biologische Speichermedien³ sind anfällig für aktuelle wie zukünftige Risiken wie beispielsweise Waldbrände, Käferbefall oder weitere Landnutzungsänderungen. Diese Risiken könnten dazu führen, dass die gespeicherte Menge CO₂ rasch wieder freigesetzt wird. International wird eine Speicherungsperiode von mehreren 100 Jahren als angemessen erachtet⁴. Die Schweiz als Führungsland der Umweltintegritätsgruppe in den UN-Klimaverhandlungen sollte nicht hinter diesem Wert zurückbleiben. Die Verordnung sollte auch Instrumente vorschreiben, die allfällige *Rückemissionen/Reversals* ausgleichen.

¹ **Bundesbehörden haben in dieser Vernehmlassungsantwort weder mitgewirkt noch wurden sie konsultiert.**

² <https://www.carbon-removal.ch/de/>

³ Biologische Speichermedien sind unverarbeitete Biomassen. Biochar (Pflanzenkohle) und fest gebundener Kohlenstoff können auch in der Schweiz bereits jetzt mit hoher Permanenz gespeichert werden.

⁴ Das EU-CRCF definiert permanente CDR als „mehrere Jahrhunderte“. Der US CDR Purchase Pilot Prize definiert sie als „mindestens 100 Jahre“ mit Bestrebungen, diese auf mehrere hundert Jahre zu verschärfen. Frontier und NextGen CDR (beides Advance Market Commitments) definieren Permanenz als mindestens 1000 Jahre.

Empfehlung 1:

Angelehnt an den aktuellen Stand des Carbon Removal Certification Framework (CRCF)⁴ der EU schlagen wir deshalb vor, dass unterschieden wird zwischen:

- **Dauerhafter Kohlenstoffspeicherung:** Speicherung von atmosphärischem Kohlenstoff mit einer Abscheidung von **mehreren Jahrhunderten**, mit folgender Formulierung in Art. 5, Abs. 1 (2):

*“Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer für **mehrere 100 Jahre** nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.”*

- **Temporärer Kohlenstoffspeicherung** in langlebigen Produkten (z. B. Bauprodukte aus Holz) mit einer Dauer von **mindestens 35 Jahren**, die während des gesamten Zeitraums vor Ort überwacht werden können. Ein Verlust des Speichers muss als entsprechende CO₂-Emission erfasst werden.

Hilfreich könnte für diese Unterscheidung das «**like-for-like**»⁵ Prinzip sein: Kurzlebige Emissionen aus dem Kohlenstoffkreislauf, z. B. aus Landnutzungsänderungen, könnten durch Biosphären-basierte CO₂-Entfernungsmethoden, wie z.B. Aufforstung, wirksam neutralisiert werden. Im Gegensatz dazu erfordern langlebige Emissionen, z. B. aus der Zementherstellung oder Verbrennung von Plastikabfällen, die Entfernung von Kohlendioxid mit einer Speicherdauer von mehreren Jahrhunderten.

2. Monitoring und Reporting

Die jährliche Überprüfung der Kohlenstoffspeicher sowie das Melden von Leckagen und Reversals sind Notwendigkeiten, um Transparenz und Verantwortlichkeit zu gewährleisten. Es wäre jedoch ratsam, eine klarere Regelung für den Umgang mit potenziellen Leckagen zu schaffen, insbesondere bei der biologischen Kohlenstoffbindung, bei der sich die Messung als schwierig erweisen kann. Internationale Experten sind sich einig, dass die Überwachung solcher Speicher effizienter durch eine Kombination von Fernerkundung und vor Ort durchgeführten Inspektionen erfolgen könnte, um Verzögerungen bei der Entdeckung von Leckagen zu vermeiden.

Empfehlung 2: Die Überwachung sollte verstärkt durch technologische Innovationen (z.B. Fernerkundung, Sensoren) erfolgen, um frühzeitige Warnsysteme zu etablieren. Studien deuten darauf hin, dass ein umfassendes Monitoring, das sowohl technische als auch biologische Methoden umfasst, signifikante Vorteile in der Leckagen-Prävention bieten kann.

3. Geologische Speicherung und chemische Bindung - Anhang 19

⁵ Für eine wissenschaftliche Begründung für das “like-for-like” Prinzip siehe Allen et al. (2022; <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-112320-105050>)

Die Möglichkeit, CO₂ in ausländischen geologischen Speicherstätten einzuspeichern oder durch dauerhafte chemische Bindung zu fixieren ist sinnvoll. Das aktuelle Fehlen inländischer Speicher-Kapazitäten führt jedoch zu einer Abhängigkeit und zu einer Übergabe wichtiger Aspekte der Transparenz und Kontrolle ans Ausland. Es ist fraglich, ob die Kapazitäten und Überwachungsmechanismen in Drittstaaten immer den Schweizer Vorgaben entsprechen werden.

Empfehlung 3, bzgl. Anhang 19 (Art. 5 Abs. 2, 55 Abs. 1bis und 66a Abs. 2): Die Schweiz sollte ihre Qualitätsstandards und Gütekriterien auch bei internationalen Projekten konsequent durchsetzen und Kohärenz der Kontrollmechanismen zwischen Ausland und Inland durch bilaterale Abkommen sichern.

4. Abgabepflicht bei CO₂-Nutzung und -Emission

Dass die Abgabepflicht für den Betreiber bestehen bleibt, selbst wenn das abgeschiedene CO₂ genutzt und später wieder emittiert wird, ist ein positiver Schritt zur Verantwortlichmachung der Verursacher und Stützung des Verursacherprinzips. Es verhindert Schlupflöcher, bei denen CO₂ lediglich zeitlich verzögert freigesetzt wird. Hier könnte allerdings auch geprüft werden, wie der Anreiz für Betreiber, CO₂ tatsächlich langfristig zu speichern statt zu nutzen und zu emittieren, weiter gestärkt werden kann. Dies könnte etwa durch zusätzliche Anreize für die direkte geologische Speicherung oder durch strengere Anforderungen an die Nutzung des CO₂ geschehen.

Empfehlung 4: Die Abgabepflicht sollte durch zusätzliche finanzielle oder regulatorische Anreize flankiert werden, um die direkte Speicherung des CO₂ zu fördern und eine Rückemission zu verhindern. Der Fokus sollte auf innovativen Technologien zur dauerhaften Bindung von CO₂ liegen.

5. Verwendung von Pflanzenkohle - Anhang 2 Ziff. 1 Bst. m

Wir bedauern, dass der Bund vorsieht, keine internationalen Projekte mit Pflanzenkohle zu akzeptieren. Stand unseres Wissens deckt sich dies auch nicht mit der wissenschaftlichen Diskussion. Wir verstehen die Befürchtungen bezüglich der Qualität von Pflanzenkohle, sind jedoch überzeugt, dass es mit geeigneten Qualitäts- und Herkuftsstandards, sowie Monitoring durchaus vertretbar ist, Pflanzenkohle in guter Qualität auch im Ausland einzusetzen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich dabei um ein vergleichsweise günstiges Potenzial für CO₂-Entfernung handelt, ist dieser Ausschluss aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht nachvollziehbar. Entscheidend ist vielmehr, dass geeignete Qualitätskriterien und eine ökologisch und sozial nachhaltige Herkunft der verkohlten Biomasse sichergestellt werden.

Empfehlung 5, bzgl. Anhang 2 Ziff. 1: Wir empfehlen deshalb **Bst. m** entsprechend anzupassen, bspw. wie folgt:

“Der Einsatz von Pflanzenkohle in der Landwirtschaft ohne Einhaltung von Kriterien, die zu den inländischen Kriterien äquivalent sind.”

Zusammenfassung:

Die aktuellen Speicherkriterien der CO₂-Verordnung sind ein Schritt in die richtige Richtung, könnten jedoch in einigen Bereichen verbessert werden.

Besonders die Überwachung und Langzeitabsicherung von biologischen und geologischen Speichern für einen Zeitraum von mehreren 100 Jahren muss vorgeschrieben werden, mit pragmatischen Regelungen für Pilotierungen. Wir empfehlen, das "like-for-like" Prinzip zur Anwendung zu bringen und - unter hohen Qualitätsansprüchen - auch internationale Pflanzenkohleprojekte anzuerkennen.

—

Mit freundlichen Grüßen

Die Swiss Carbon Removal Platform (CDR Swiss)

Die nachfolgenden, alphabetisch aufgeführten Mitgliedsorganisationen stellen sich explizit hinter diese Vernehmlassungsantwort:

Charnet - Schweizer Fachverband für Pflanzenkohle

Climate Policy Lab, ETH Zürich

Climeworks AG

neustark AG

Perspectives Climate Research gGmbH

Post CDR AG

Recoal AG

Stiftung Risiko-Dialog

Transdisciplinarity Lab, ETH Zürich

Disclaimer: Diese Vernehmlassungsantwort wurde von der Swiss Carbon Removal Platform ausgearbeitet und koordiniert. Die obigen Mitglieder unterstützen diese explizit. Die Bundesbehörden, spezifisch die Plattformmitglieder BAFU und BFE, wurden weder konsultiert noch haben sie an diesem Dokument mitgewirkt.

Kontakt:

Samuel Eberenz | Stiftung Risiko-Dialog | Zweierstrasse 25, 8004 Zürich
+41 58 255 25 7 | info@carbon-removal.ch

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern
Schweiz

Ihre Ansprechperson:

René Baggenstos
+41 (0)41 450 54 05
info@energiegase.ch

Dokument:

241011_VernehmlassungCO2V.docx

Root D4, 11.10.2024

Vernehmlassung CO2 Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung um Rahmen dieser Vernehmlassung.

Die IG Energiegase (IGE) vertritt die Interessen der Gas- Konsumenten und Konsumentinnen in der Schweiz. Ihre Mitglieder nutzen rund 25% der industriellen Energiegase und liefern rund 5%-10% des schweizweiten Erdgases. Die IGE steht für einen freien, fairen und umfassenden Wettbewerb im Gasmarkt ein – unabhängig von der Art und Beschaffenheit des Gases.

Freundliche Grüsse



René Baggenstos
Geschäftsführer

Art. 5 Abs 2 Speicherung von Kohlenstoff

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass für die Speicherung von Kohlenstoff bei einer gegebenen Permanenz, Bescheinigungen ausgestellt werden können. Ganz grundsätzlich sollen NET-Projekte und Programme «grosszügig» beurteilt werden, sprich die Interessensabwägung zwischen NET-Anwendungen und anderen berechtigten Anforderungen im Umweltbereich sollen zu Gunsten der NET-Anwendung wirken.

Art. 5a Abs 1 Kompensationsprojekt und Programme

Heute dauert es oft sehr lange, bis einzelne Projekte oder auch Programme bewilligt werden. Auch ist der Aufwand, ein Projekt oder Programm bewilligt zu bekommen, sehr hoch. Dies hat den Vorteil, dass bis ins kleinste Detail klar wird, wie die CO₂-Einsparungen wirken. Allerdings verliert dieses Vorgehen gewaltig an Geschwindigkeit und es werden Investitionen in CO₂-Verminderungsmassnahmen verzögert oder gar verhindert. Unsere Forderung ist, dass eine zeitliche Vorgabe für die Prüfung von Projekten und Programmen eingeführt wird, binnen deren ein Entscheid gefällt werden muss.

Art. 5a Abs 1 eine Technologie

Die Verordnung möchte ein Kompensations-Programm auf einen einzigen Technologietyp beschränken. Dies mag auf den ersten Blick für die Verwaltung einen Minderaufwand signalisieren. Gleichzeitig kann aber davon ausgegangen werden, dass entsprechend mehr Programme eingereicht werden, um doch alle Technologietypen abdecken zu können. Dies wird die Einsparungen bei der Verwaltung sowie der Prüfstelle kompensieren und bei den Programmanbietern definitiv zu Mehraufwendungen führen. Programme sollen auch weiterhin mehrere Technologietypen umfassen können.

Art. 9 Emissionsverminderung anteilig bescheinigen lassen

Gemäss erläuterndem Bericht können für Emissionsverminderungen nur noch vollständig Bescheinigungen beantragt werden und nicht mehr nur für einen Teil. Dies wirkt sich für Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung kontraproduktiv auf den Anreiz aus, in stark emissionsvermindernde nicht wirtschaftliche Massnahmen zu investieren. Solche Unternehmen laufen Gefahr, trotz hohen Investitionen ihr Reduktionsziel zu verfehlen, da die Bescheinigungen wie Emissionen wirken. Es soll den Unternehmen zwingend freigestellt werden, für welchen Anteil einer Emissionsverminderung Bescheinigungen ausgestellt werden sollen.

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Gemäss erläuterndem Bericht können die Kantone bestimmen, ob ein Heizungsersatz via Meldeverfahren oder einfachem Bewilligungsverfahren gemeldet werden soll. Um den Regulierungsaufwand zu reduzieren und den Heizungsersatz nicht unnötig zu verteuern, beantragen wird, dass generell das Meldeverfahren vorgegeben wird.

Art. 66a Abs 1 Bst a: Mindestsatz

In diesem Artikel wird ein Mindest-Treibhausgas-effizienzziel von 2.5% bestimmt. Ein Mindesteffizienzziel vorzugeben, widerspricht der Regel, dass eine Verminderungsverpflichtung mit wirtschaftlich vertretbaren Massnahmen umgesetzt werden soll. Es bestraft all jene Unternehmen, welche in den letzten Jahren stark in ihre CO₂-Effizienz investiert haben und nun kein genügendes grosses wirtschaftliches Potential mehr haben, um die 2.5% zu erreichen. Auf den Mindestsatz von 2.5% soll entsprechend verzichtet werden und die Wirtschaftlichkeit von Massnahmen als Leitgrösse verwendet werden.

Art. 92d Leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas

Wir begrünnen ausdrücklich, dass ausländisches erneuerbares Gas mit einem Emissionsfaktor von Null angerechnet werden kann, wenn gewisse Voraussetzungen erfüllt sind. Dies auch, wenn das Gas physisch nicht in die Schweiz gelangt und nur virtuell importiert wird. Diese Regelung ermöglicht es, erneuerbare Gase in einer Menge und zu einem Preis zu beschaffen, welche wirtschaftlich vertretbar sein dürften.

Leider kann ausländisches erneuerbares Gas nur für die Instrumente «EHS» sowie «Verminderungsverpflichtung» angerechnet werden und noch immer nicht als von der CO₂-Abgabe befreites Gas importiert werden.

Dieses Dilemma könnte eventuell gelöst werden, wenn Importeure die erworbenen Bescheinigungen nutzen könnten, um damit die CO₂-Abgaben gegenüber der Zollbehörde zu entrichten.

Art 92d Abs 2 Verhinderung von Spekulation mit internationalen Bescheinigungen

Das System der Ausstellung von Bescheinigungen bzw. deren Anrechnung an Gesuchsteller ist zu einschränkend. Mit dem vorgeschlagenen System sollen Spekulationen mit internationalen Bescheinigungen verhindert werden. Es wird verkannt, dass Spekulation ein wichtiger Bestandteil von Markt ist. Wenn also Marktpreise für erneuerbare Gase (bzw. deren Bescheinigungen) erreicht werden sollen, muss Spekulation zwingend zugelassen werden. Spekulation hat den Mehrwert, dass Risiken vom Produzenten zum Händler übergehen, was Investitionen in Produktionsanlagen für erneuerbare Gase grundsätzlich begünstigt.

Anhang 3, Art. 5 Abs. 1 Bst. a: (keine) Ausstellung von Bescheinigungen

Wir begrünnen ausdrücklich, dass der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen anerkannt wird und für entsprechende Emissionsminderungen Bescheinigungen ausgestellt werden können. In vielen industriellen Prozessanwendungen können Stand heute alternative erneuerbare Energiequellen nicht im notwendigen Umfang eingesetzt werden.

In folgenden Punkten stimmen wir zudem mit der Rückmeldung der Stiftung Klik überein:***1) Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035***

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrecht erhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.

Mit der Totalrevision des CO2G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich.

Aus rechtlicher Sicht spricht nichts gegen eine Festlegung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 auf Verordnungsstufe. Das zeitlich unbefristet geltende CO2G enthält bereits Bestimmungen, die bis ins Jahr 2040 reichen (z.B. zu den Verminderungsverpflichtungen, Art. 31), selbst wenn es nur Emissionsziele bis 2030 formuliert. Auch mit Verweis auf das im Juni 2023 durch das Volk angenommene Klimagesetz (KIG), welches für 2050 das Netto-Null-Ziel und bis dorthin Zwischenziele setzt, lässt sich eine Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035 rechtfertigen. Und schliesslich muss die Schweiz unter dem Pariser Übereinkommen ohnehin im Laufe von 2025 ihr Emissionsziel bis mindestens 2035 bekanntgeben (Aufdatierung der *Nationally Determined Contribution* [NDC]).

Wenn Verträge mit Projekt- und Programmeignern bis 2035 abgeschlossen werden könnten, würde dies die Beschaffung insbesondere der bis 2030 benötigten internationalen Bescheinigungen erheblich erleichtern. Die Anforderung der finanziellen Additionalität (Art. 5 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 CO2V) wird nämlich zunehmend unerfüllbar, wenn mit einem Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nur bis 2030 gerechnet werden kann. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft somit dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Auch die längerfristigen Kosten zur Beschaffung von Bescheinigungen über das Kompensationsinstrument würden sich reduzieren, wenn dieses bereits heute eine Perspektive bis 2035 erhielte. Denn so würde sich der zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen benötigte Förderbeitrag auf mehr Jahre verteilen, wodurch der Preis pro Bescheinigung tiefer ausfiele.

Nicht zuletzt könnte im Inland auf diese Weise ein Stop-and-Go in der Förderung von Klimaschutzaktivitäten vermieden werden, das sich ansonsten zwangsläufig einstellen würde. Die laufenden Schweizer Klimaschutzprogramme müssen im Laufe des Jahres 2025 eingestellt werden, wenn kein Bedarf für die Stiftung KliK besteht, die aus ihnen resultierenden Emissionsverminderungen bis 2035 zu erwerben.

Antrag

Art. 89 Abs. 3

«Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- (...)
- Für das Jahr 2031: 52 Prozent
- Für das Jahr 2032: 54 Prozent
- Für das Jahr 2033: 56 Prozent
- Für das Jahr 2034: 58 Prozent
- Für das Jahr 2035: 60 Prozent»

2) Verzicht auf Behandlung von 2030 als separates Zieljahr in Bezug auf nationale Bescheinigungen

Der vorgeschlagene Art. 91 Abs. 2 führt zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz. Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in ihrem NDC ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis 2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht.

Der Bundesrat hat sich mit vorliegendem Artikel für eine hybride Lösung entschieden, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren müssen, wenn sie ihr deklariertes Emissionsziel erreichen will, sollen ihm zufolge auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination jeder Logik entbehrt.

Die vorgeschlagene Bestimmung bringt auch sachliche Inkonsistenzen mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend, überdies ist sie sachlich ungerechtfertigt.

Antrag

Art. 91 Abs. 2

~~«Für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Inland des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden.»~~

3) Umsetzung der Beschlüsse der COP26 in Bezug auf «Overall Mitigation in Global Emissions»

Gemäss Art. 6 Abs. 3 lit. b CO₂G kann der Bundesrat vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf, obwohl 2021 an der Klimakonferenz COP26 in Glasgow für Aktivitäten unter Art. 6.2 des Pariser Übereinkommens dringend empfohlen wurde, einen Anteil von 2 Prozent der nachgewiesenen Emissionsverminderungen nicht zu kreditieren, um so einen Beitrag zur globalen Emissionsreduktion zu leisten (*Overall Mitigation in Global Emissions, OMGE*).

Die Stiftung KliK hat sich am 29. November 2022 gegenüber der Eidgenossenschaft freiwillig verpflichtet, 2 Prozent der an sie ausgestellten internationalen Bescheinigungen stillzulegen, nachdem der Bund in Aussicht gestellt hatte, eine entsprechende Verpflichtung ab dem 1. Januar 2025 in der CO₂V zu stipulieren. Diese Verpflichtung der Stiftung KliK besteht bis Ende 2030 fort, auch wenn keine solche Bestimmung in die CO₂V aufgenommen wird.

Somit entsteht eine Ungleichbehandlung der Stiftung KliK gegenüber anderen Marktteilnehmern, und sie wird für ihr Entgegenkommen gestraft, wenn der Bundesrat nun von seiner Kompetenz keinen Gebrauch macht, generell einen Abzug von 2 Prozent auf die ausgestellten internationalen Bescheinigungen vorzunehmen.

Antrag**Art. 10 Abs. 6**

«Die nationalen Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.»

Von: Raphael Lüchinger <raphael.luechinger@hispeed.ch>

Gesendet: Freitag, 11. Oktober 2024 16:44

An: _BAFU-Vernehmlassung_Klima <vnl-klima@bafu.admin.ch>

Cc: 'Andrea Klinger' <aklinger@paus.ch>; Andreas Kunz <kunz.andreas@gmail.com>; 'Claudia Klinkmann' <hortulus@bluewin.ch>; 'Daniel Gerber' <mail@dgerber.ch>; 'Elisabeth Zwicky Mosimann' <ez@elisabethzwicky.ch>; Livia Keller <livi.keller@bluewin.ch>; Thomas Percy <t.percy@gmx.ch>

Betreff: Vernehmlassung CO2-Verordnung, Stellungnahme Umweltfreisinnige St.Gallen

Sehr geehrte Damen und Herren

Sehr gerne nehmen wir Umweltfreisinnigen aus St.Gallen zur CO2-Verordnung Stellung, welche der Bundesrat am 26. Juni 2024 in die Vernehmlassung geschickt hat. Im Grundsatz sind wir mit den Änderungen einverstanden, haben aber folgende Anliegen bzw. unterstützen folgende Anträge:

Wir sind äusserst überrascht über den Entscheid des Bundesrates vom 20. September 2024, mitten während der laufenden Vernehmlassung zur vorliegenden CO2-Verordnung, die Kredite für den Ausbau der Nachtzugsverbindungen (30 Mio. Fr.) und für die Elektrifizierung der Busse (ebenfalls maximal 30 Mio. Fr.) zu sperren. Diese Mittel wurden durch das Parlament im Rahmen der Beratung des CO2-Gesetzes gesprochen. Die Förderung der Nachtzüge war im Abstimmungskampf und in der Parlamentarischen Beratung zum KIG und zum CO2-Gesetz ein wichtiges Element zur Vermeidung von Emissionen durch den Flugverkehr. Die Förderung der Elektrifizierung ist zudem Bestandteil eines Kompromisses für die Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung im öV. Wie bereits weiter oben ausgeführt erachten wir diese Beiträge als sehr wichtig und fordern den Bundesrat dazu auf, diese Aufträge des Parlamentes entsprechend umzusetzen und die genannten Kredite ab 1. Januar 2025 bereit zu stellen.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen: Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme: 1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen. 2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde. 3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt. Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen.

1. Kapitel, allgemeine Bestimmungen Art. 2a — Inlandanteil: Zur Erfüllung der Verpflichtungen des Klimaübereinkommens von Paris hat die Bundesversammlung dem Ziel zugestimmt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegen über 1990 zu senken. Durch eine Weiterführung und punktuelle Verschärfung der Instrumente in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie sowie in der Landwirtschaft sollen die Treibhausgasemissionen in der Schweiz in den Jahren 2021 bis 2030 im Durchschnitt um 35 Prozent reduziert werden. Im Erläuternden Bericht wird dargelegt, dass nur zwei Drittel über Massnahmen im Inland vermindert werden. Diese Aufteilung ist aus unserer Sicht zu wenig ambitioniert. Es gilt mit den verfügbaren finanziellen Ressourcen insbesondere die Emissionsreduktion im Inland anzutreiben, anstatt auf Auslandszertifikate zu setzen und dadurch die zwingenden, inländischen Reduktionsmassnahmen aufzuschieben. Dies fördert Wirtschaft, Innovation und reduziert die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Auch das KIG weist darauf hin, dass soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar, die Treibhausgasemissionen in der Schweiz zu reduzieren sind (vergleiche Art. 3 Abs. 4 Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz,

die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit KIG). Eine stärkere Reduktion in der Schweiz ist technisch möglich und wirtschaftlich tragbar.

Antrag zu Art. 2a: Der Inlandanteil der Reduktion der Treibhausgasemissionen soll mindestens 75 Prozent betragen.

Zu Kapitel 2.3.4 Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr: Die klimaschonenden Antriebssysteme sind noch in einer starken Entwicklungs- und Innovationsphase. Es ist deshalb richtig und wichtig, wenn die Förderung nicht jetzt schon auf eine Technologieart eingeschränkt wird.

Antrag: Wasserstoff, welcher mit alternativen Energien hergestellt und im öffentlichen Verkehr eingesetzt wird, soll ebenso wie die elektrischen Antriebstechnologien unterstützt werden.

Zu den Kapiteln 2.5.1 Emissionshandelssystem für Anlagen / 2.5.4 Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen / 2.5.6 Förderung erneuerbarer Gase: Synthetische Gase, welche durch alternative Energiequellen gewonnen werden, haben technisch gesehen das viel grössere Skalierungspotenzial als Biogase, sofern letztere nicht durch Verwendung von Fruchtfeldern (Konkurrenz zur Ernährungswirtschaft) produziert werden. Gleichzeitig können synthetische Gase auch die Sommer/Winter-Lücke mindern.

Antrag: Überall dort, wo Biogase resp. erneuerbare Gase angerechnet oder unterstützt werden können, sind auch synthetische Gase (z. B. Methan) einzuschliessen, welche mit alternativen Energien hergestellt werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Umweltfreisinnige St.Gallen (UFS)

Raphael Lüchinger

Präsident

Lehnstrasse 32c

9014 St.Gallen

www.umweltfreisinnige.ch

www.facebook.com/Umweltfreisinnige/

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Wohlen, 11. Oktober 2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Garage Auto Kunz AG



Thomas Stocker, Stellv. Geschäftsleiter

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl allein wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger:innen als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade, weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind.

Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregulierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modell-spezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO2-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertieften Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selbst einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat der Policy des Partnerstaates sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhin-

dert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

*b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;***

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b

Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement)**.*

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

*b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (**autorisierte A6.4ER**) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit dreimal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierten Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als das Ein- bis Dreifache des CO₂ allein geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt der thermischen Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter dem Buchstaben c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur

Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlansätze. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45%

im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für die Inverkehrsetzung von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweiz spezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Nullkompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kosten-tragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen.

Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde sehr knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben wird, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2012~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt, wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung, um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen Motiven und Wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biome-thananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages *in der Schweiz* ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) *Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.*

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen *zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung* zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs *zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken, bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO2-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund-, Aus- und Weiterbildung** von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

*Die Finanzhilfen betragen **bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen** höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. **Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.***

1. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichem Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss." https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgedeckten Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgedeckte~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~

Anhang 3 Emissionsvermindierungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden, sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. *Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattel-schleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert **und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.**

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger** geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null** geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungs-potentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene der fossilen Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind,

muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und

...

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vn1-klima@bafu.admin.ch

Wohlen 14.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,
Car Trade24 GmbH

Besnik Rulani, Geschäftsleitung



Vernehmlassung CO₂-Verordnung: Eingabe zu Art. 16a

Eingabe zur Vernehmlassung des Bundes: «Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024»: durch den Schweizer Verein für verantwortungsbewusste Kapitalanlagen (SVVK) zu Art. 16a

Zusammenfassend: Der SVVK begrüsst die Änderungen unter Art 16a im Sinne der Absenkung der CO₂ Emissionen im Gebäudesektor. Zusätzlich braucht es eine systematische Offenlegung der THG-Emissionen der Fernwärmeanbieter. **Die weiteren Aspekte der Vernehmlassung hat der SVVK nicht geprüft.**

SVVK-Mitglieder als Immobilieninvestoren gefordert

Der Schweizer Verein für verantwortungsbewusste Kapitalanlagen (SVVK) ist ein Zusammenschluss von elf institutionellen Vorsorgeeinrichtungen und Versicherungen. Sie sind bedeutende Eigentümer von Immobilien in der Schweiz, sei dies direkt, oder indirekt, durch ihre Beteiligung an Schweizer Immobilienfonds und Anlagestiftungen. Zudem halten sie in grossem Umfang Schweizer Pfandbriefe, die den Banken die Finanzierung von Hypothekarkrediten ermöglichen, und vergeben teilweise selbst Hypotheken an ihre Versicherten. In all diesen Bereichen sind sie gefordert, die CO₂-Emissionen ihres Bestands zu kennen, und abzusenken oder dies bei ihren Partnern einzufordern.

Mehr Transparenz bezüglich Fernwärme begrüssenswert

Im Umstieg zu erneuerbaren Heizsystemen gewinnt die Fernwärme an Bedeutung. Hier besteht aktuell jedoch eine erhebliche Datenlücke bezüglich des eingesetzten Brennstoffmixes und dessen geplanter Entwicklung hin zu Netto-Null. Vor diesem Hintergrund begrüsst der SVVK die neuen Transparenzbestimmungen unter Art. 16a der CO₂-Verordnung aus Praxissicht und insbesondere Buchstabe f) (in unserem Vorschlag Buchstabe h), welcher das GWR um die Angabe des Fernwärmelieferanten erweitern soll. Es ist jedoch wichtig festzuhalten, dass diese Erweiterung per se noch keine Transparenz herstellt.

Ergänzung und effektive Aktualisierung erforderlich

Gerade für die Ermittlung der CO₂-Emissionen eines Hypothekenportfolios ist das GWR derzeit der einzig praktikable Weg. Um die GWR-Erweiterung nutzbar zu machen, sind Angaben zum verwendeten **Brennstoffmix und der Treibhausgas-Emissionen** gemäss GHG-Protocol der Fernwärmeanbieter erforderlich. Entsprechend möchten wir folgende **Ergänzungen** zu Art 16 einbringen:

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Die wesentlichen Angaben nach Artikel 9 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes zu Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser bei Neubauten und bei deren Ersatz in Altbauten sind:

- a. Energieträger der Wärmeerzeugungsanlage;
- b. Brennstoffmix der Wärmeerzeugungsanlage**
- c. THG-Emissionen der Wärmeerzeugungsanlage gemäss GHG-Protokoll**
- d. Nennleistung der Wärmeerzeugungsanlage oder des Fernwärmeeanschlusses;
- e. Heizwärmebedarf (Q_h);
- f. Datum ~~des Ersatzes~~ **der Inbetriebnahme** der Wärmeerzeugungsanlage;
- g. Datum des Eintrags in das GWR;
- h. bei Bezug von Fernwärme: Gebäudeidentifikator (EGID) des Gebäudes, in dem sich das Hauptwärmeerzeugungssystem oder der Wärmelieferant befindet.

Daten wie der Energieträger eines Gebäudes sind bereits heute im GWR erfasst, doch die Datenqualität ist je nach Standort sehr unterschiedlich. Deshalb wünschen wir uns neben den geplanten Ergänzungen auch einen klaren **Auftrag an die Kantone zur schnelleren (Nach-) Erfassung der Daten**. Wir sind überzeugt, dass nicht nur unsere Mitglieder, sondern auch viele andere Marktteilnehmer (Banken und andere Hypothekenanbieter), die Kommunen und natürlich auch der Bund von einer aktualisierten Datenbasis erheblich profitieren würden.

Angela Lindt
Leiterin Fachstelle Entwicklungspolitik
Caritas Schweiz
Tel.: +41 41 419 23 95
E-Mail: alindt@caritas.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti

Per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Luzern, 14. Oktober 2024

Vernehmlassung zur Änderung der CO₂-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen die Möglichkeit wahr, uns an der Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung zu beteiligen. Caritas Schweiz verhindert, lindert und bekämpft Armut in der Schweiz und weltweit in rund 20 Ländern. Gemeinsam mit dem Netz der Regionalen Caritas-Organisationen setzt sie sich für Menschen ein, die in der Schweiz von Armut betroffen oder bedroht sind. In ihren Projektländern leistet die Organisation Nothilfe bei Katastrophen und engagiert sich in der humanitären Hilfe und der Friedensförderung. Mit Projekten in der Entwicklungszusammenarbeit setzt sie sich in den Bereichen Einkommen, Klima und Migration für Kinder und Erwachsene ein. Caritas Schweiz äussert sich regelmässig zu sozial-, entwicklungs- und klimapolitischen Fragen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Mit der Ratifizierung des Pariser Klimaschutzabkommens 2017 und der Verabschiedung des Klimaschutzgesetzes 2023 hat sich die Schweiz dazu verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen rasch und umfassend zu reduzieren. Das Netto-Null-Ziel setzt einen umfassenden gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Wandel voraus. Caritas Schweiz setzt sich dafür ein, dass dieser notwendige Wandel nicht auf Kosten der ärmsten Bevölkerungsgruppen geht – weder im Inland noch im Ausland. Die Klimaschutzmassnahmen der Schweiz müssen wirksam, aber gleichzeitig auch sozialverträglich sein.

2. Sozialpolitische Anmerkungen betreffend der Wirkung in der Schweiz

Das vom Stimmvolk im Juni 2023 angenommene Klimaschutzgesetz schreibt vor, dass bei Klimaschutzmassnahmen in der Schweiz die Sozialverträglichkeit gewährleistet werden muss. Caritas Schweiz fordert deshalb, dass auch in der revidierten CO₂-Verordnung ein stärkeres Augenmerk auf die Situation der Menschen gelegt wird, die von Armut betroffen oder bedroht sind.

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Bei den Massnahmen zur «Vermeidung von klimabedingten Schäden an Personen und Sachen von erheblichem Wert» müssen verletzte oder besonders betroffene Personen (beispielsweise mit geringem finanziellem Spielraum) besonders berücksichtigt werden. Armutsbetroffene Menschen haben ein höheres Risiko, an chronischen Krankheiten zu leiden, und sind Hitzebelastungen auch aufgrund ihrer Wohn- und Arbeitssituation eher stärker ausgeliefert. Sie haben auch kaum Möglichkeiten, sich auf klimabedingte Risiken vorzubereiten oder Schäden zu mindern, weil dies in der Regel finanzielle Mehrausgaben mit sich bringt.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates entsprechen. Dabei werden vulnerable Personen und Personen mit geringem finanziellem Spielraum besonders berücksichtigt.

Art. 128 Förderung

In Artikel 128 der Verordnung zur Aus- und Weiterbildung und Information sollten – zusätzlich zu den bereits genannten Massnahmen – auch Unterstützungsmassnahmen für die Umschulung von Personen mit geringem finanziellem Spielraum festgeschrieben werden, die vom Strukturwandel der Wirtschaft zur Erreichung des Netto-Null-Ziels betroffen sind.

Änderungsantrag

1 Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes. Personen in finanziell prekären Situationen, die infolge eines Strukturwandels im Zusammenhang mit der Erreichung des Netto-Null-Ziels ihre Stelle verlieren, werden mit finanziellen Beiträgen unterstützt.

3. Entwicklungspolitische Anmerkungen betreffend der Wirkung im Ausland

Das Parlament hat bei der Revision des CO₂-Gesetzes nur ungenügende Massnahmen beschlossen, um die Treibhausgasemissionen im Inland ausreichend zu reduzieren. Damit die Schweiz ihre Klimaziele auf dem Papier dennoch erreichen kann, sollen internationale Bescheinigungen aus Klimaschutzprojekten in ärmeren Ländern hinzugekauft werden.

Caritas Schweiz hat 2023 eine Studie in Auftrag gegeben, die ein Schweizer Kompensationsprojekt in Peru untersucht hat. Die Studie zeigt, dass der Kompensationsmechanismus eine Reihe von Fragen aufwirft. Caritas kritisiert insbesondere, dass die Schweiz mit dem Mechanismus ihre Verantwortung ins Ausland abschiebt, statt im Inland griffige Klimaschutzmassnahmen zu ergreifen und die Emissionen hierzulande zu reduzieren. Mit den ausländischen Projekten macht sie sich einfache Reduktionsmassnahmen in ärmeren Ländern zunutze. Ein Technologietransfer von Schweizer Know-how findet nicht statt.

Die Studie hat ausserdem aufgezeigt, dass die von den Klimaschutzmassnahmen betroffenen Personen in Peru nur sehr unzureichend über den Kompensationsmechanismus informiert sind und sie sich dadurch in einer unbefriedigenden Verhandlungsposition befinden. Caritas Schweiz begrüsst deshalb die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und von anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Art. 5 Anforderungen, Absatz 1

Projekte und Programme für Emissionsverminderungen im Ausland müssen gemäss geltendem Recht vor Ort zur nachhaltigen Entwicklung beitragen. Caritas Schweiz fordert, dass dieser Aspekt noch konkreter in der Verordnung verankert wird und dass sichergestellt wird, dass die Erlöse aus dem Handel mit den internationalen Bescheinigungen den Partnerstaaten und insbesondere den involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen zugutekommen.

Die Studie von Caritas Schweiz zur Situation in Peru hat ausserdem das Risiko aufgezeigt, dass ärmere Länder Klimaschutzmassnahmen an die Schweiz verkaufen, die sie zuvor bereits in ihren Plänen zur Erreichung der eigenen Klimazielen festgehalten haben. Dies widerspricht dem Geist von Artikel 6.2. des Pariser Klimaschutzabkommens, der festhält, dass der Handel mit Zertifikaten zu einer Ambitionssteigerung der beteiligten Partnerstaaten führen muss. Ob die Massnahmen der Schweizer Klimaschutzprojekte somit tatsächlich einen zusätzlichen Nutzen für das Klima haben und das Kriterium der sogenannten Additionalität erfüllen, ist mehr als fraglich.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahl.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen.

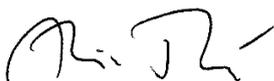
4. Artikelweise Rückmeldung zur CO2-Verordnung

Als Mitglied der Klima-Allianz unterstützt Caritas Schweiz deren detaillierte Stellungnahme zur CO2-Verordnung sowie zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV), die diesem Schreiben angehängt ist.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus.

Mit freundlichen Grüssen

Caritas Schweiz



Aline Masé
Leiterin Fachstelle Sozialpolitik
Stv. Leiterin Bereich
Grundlagen und Politik



Angela Lindt
Leiterin Fachstelle
Entwicklungspolitik

Stellungnahme der Klima-Allianz und ihrer Mitgliederorganisationen zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art. 3 als auch in Art. 89 werden Ziele festgelegt, die offensichtlich nicht darauf ausgerichtet sind, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erreichen und die Verantwortung dafür den Sektoren zuzuweisen. Damit werden völlig falsche Signale gesetzt. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des erläuternden Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht, aber das CO₂-Gesetz ist in erster Linie das Hauptinstrument der Schweiz zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommens, das sie im Oktober 2017 ratifiziert hat. Mit dem beschlossenen CO₂-Gesetz wird es für die Schweiz nicht möglich sein, den im Pariser Abkommen enthaltenen Verpflichtungen nachzukommen, weil sie von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär im Inland, sondern mit internationalen Bescheinigungen aus dem Ausland erzielen wird (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art. 2a). Es wäre mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens im erläuternden Bericht explizit anzusprechen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe, gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100 Prozent erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn, tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Abs. 5 des CO₂-Gesetzes sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (*on board fuel consumption monitoring*) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregulierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-

Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen, werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Abs. 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine *corresponding adjustment* haben. Gemäss Art. 6, Abs. 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art. 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein – dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise profitieren im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) *“Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement”* (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: *“It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.”* Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen.

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar, ob damit zum Beispiel verschiedene Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination verschiedener Technologieformen (z. Bsp. Elektromotoren in Kombination mit PV-Produktion oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwandes für Projektentwicklung und -monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z. Bsp. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen.*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort.*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art. 11b Internationale Bescheinigungen nach Art. 6 Abs. 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art. 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den Bundesrat deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kundinnen und Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit dreimal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, verhindert es, dass die Konsumentinnen und Konsumenten einen informierten Entscheid treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der First-Class sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke sowie das Porzellan wesentlich schwerer. Der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingen mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First-Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy-Class.

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt der thermischen Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstaben c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO2-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art. 10 Abs. 5 des CO2-Gesetzes auf der Grundlage von OBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, dass zur Vermeidung von Missbräuchen Lieferwagen und leichte Sattelzugmaschinen, für die das Messverfahren für LKW angewendet wird, nicht mehr aus dem Flottendurchschnitt ausgeschlossen werden. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art. 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art. 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen. Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.

Art. 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO2-steigernde Fehlanreize. Die EU hat dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO2-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind).
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2-Gesetz eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen.

- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten noch dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr in der Schweiz besonders stark nachgefragt, beispielsweise von Kurier- oder Expressdienstleistern für den Onlinehandel.

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z. Bps. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f).

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio. Tonnen CO₂ und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio. Tonnen vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfristklimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art. 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft.
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt.
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitioniert ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfristklimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfristklimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfristklimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfristklimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen ~~nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art. 2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zuhanden der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn

Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio. Tonnen CO₂. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio. Tonnen CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio. Tonnen CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio. Tonnen ergeben, wovon 10 Mio. Tonnen im Inland zu erbringen wären. Also nur 20 Mio. Tonnen der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste Bescheinigungen für 20 bis 30 Mio. Tonnen zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio. Tonnen, wovon knapp 16 Mio. Tonnen im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumentinnen und Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z. Bsp. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2042~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Ordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsvermindierungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsvermindierungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Den erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt, wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten, also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll *book and claim* vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mulhouse vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mulhouse zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neu Beurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und Wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz, höhere Beimischungsanteile zu erlassen – insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art. 34a CO₂-Gesetz. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. CHF erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. CHF jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art. 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*

*3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages **in der Schweiz** ist beim BAFU einzureichen.*

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen *zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung* zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 194831 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. *die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis (neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. *die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen;*
- oder*
- c. *die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

...

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken, bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z. Bsp. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. *die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. *die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. *die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z. Bsp. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art. 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise *à fonds perdu* ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art. 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio. CHF jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheidungsträgern in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen *bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen* höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. *Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.*

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichem Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilsfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüßen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z. Bsp. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV. Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z. Bsp. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

f. die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a: Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus zwanzig Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~

Anhang 3: Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden, sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~

Anhang 4a: Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7 des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b: Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5: Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16: Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~*3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:*~~

~~*a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;*~~

~~*b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.*~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17: Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20: Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen, wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc., welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst. b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen, damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art. 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;

b. die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und

...



IATA response to proposed ordinance to implement Swiss CO₂ law

IATA welcomes the opportunity to provide feedback on the draft ordinance to implement the Swiss CO₂ law (CO₂ ordinance), which, among other objectives, stipulates that from 2026 all flight offers out of Switzerland must indicate the climate-impacting emissions likely to be caused, including the non-CO₂ effects as addressed in Article 14a. IATA recognizes that non-CO₂ emissions have a warming effect on the climate (with large uncertainties). IATA supports airlines to ensure that B2C statements on products and services are accurate, fair and not misleading, including with regard to statements on environmental performance and characteristics. However, IATA opposes to introduce a quantified CO₂ equivalent as part of environmental impact of the flight to its consumers as proposed by Article 14a of the CO₂ ordinance.

Main reasons are listed below:

First of all, **currently, there is no reliable method for estimating the non-CO₂ effects of individual flights, nor to subsequently evaluate their accuracy.** Non-CO₂ effects involve highly complex processes, many of which exhibit interdependent and nonlinear behaviour. While there has been considerable scientific progress during the past decades that has advanced the understanding of aviation non-CO₂ effects, there remain large uncertainties associated with estimating their magnitude (Lee et al., 2021). Current state-of-the-art climate and contrail models are not capable of simulating the effects of individual flights with enough accuracy to provide meaningful results. Moreover, non-CO₂ effects are highly dependent on the local meteorological conditions which vary day-to-day and can have a drastic influence on the magnitude of the radiative impact of a single flight (covering a range of +/- 100 W m⁻²; Wilhelm et al., 2021). Meteorological forecasts with enough lead time necessary for predicting the non-CO₂ effects of a single flight do not exist, therefore only climatological data could be used which would not provide a flight-specific estimate. **Therefore, it is impossible to determine the non-CO₂ climate effects of an individual flight at the time of passengers booking the flight, which may be days or even months in advance.**

Likewise, the multiplicative factors that have been suggested as a method to estimate the non-CO₂ impacts are based on global averages for specific years and do not capture the spatial and temporal variability in non-CO₂ effects, and therefore do not provide flight-specific information either. The inclusion of any non-CO₂ emissions estimate with flight offers would only provide inaccurate information to the customers while falsely suggesting otherwise.

Recommendation – IATA recommends not to include any quantifiable flight-specific estimate of CO₂e emissions.

Secondly, there are no international set standards or guidelines regarding the estimation of non-CO₂ effects and appropriate climate metric: The lack of standards causes more confusion, rather than informing air travellers about their environmental footprint so that they can make intelligent choices, and unfortunately there is a greater risk of providing them with misleading or false information. Numerous flight emissions calculators are available, but with no standards the wide range of approaches used to estimate both non-CO₂ and CO₂ emissions can result in multiple estimates with large discrepancies. Furthermore, there is often little transparency about the methods used, and even when there is, customers may not have the technical knowledge to understand the sources of discrepancies among the estimates, or implications of a particular method.



Recommendation – IATA recommends advocating for international standards and guidelines regarding the estimation of non-CO₂ emissions and climate metrics used to estimate their CO₂e emissions, under the premises of ICAO. Without international standards and guidelines, IATA has strong reservation on the proposal in the Ordinance which request “*clearly and legibly indicate in the advertisement and in figures the expected emissions in CO₂ equivalents caused by the flight to the destination airport*” as this stays at odds with the principle of accuracy, and would lead to eventually misleading communication.

In addition, when it comes to CO₂ calculation in general, IATA endorses a set of globally aligned methodologies. It needs to be acknowledged that there are global and regional efforts to harmonize CO₂ calculations on a per-passenger and cargo shipment basis that offer fullest transparency to customers using air transport services. To this effect, IATA has developed jointly with airlines and industry experts and in collaboration with global standard organizations such as ISO, the IATA Recommended Practice for CO₂ Calculations RP1726 (passenger CO₂ emissions) and RP1678 (cargo CO₂ emissions). Both Recommended Practices are widely adopted by aircraft operators on a global scale and used by external parties to calculate their carbon footprint stemming from flights. Furthermore, the European Union has proposed the implementation of a Flight Emissions Calculator (or Ecolabel), developed under EASA, and will be introduced on an opt-in basis for passenger aircraft operators in 2025. IATA, together with other industry bodies, provides input to the development of the EASA-developed calculation methodology with the objective of reaching the highest possible global alignment with the industry methodology (RP1726). We, therefore, would urge the authorities of Switzerland to consider the recognition of existing and globally applied methodologies such as the IATA RP1726 and RP1678 and to aim for harmonization and alignment as much as possible to reduce the cost and administrative burden of aircraft operators.

Last but not least, IATA would like to bring your attention on the intended scope of application. Noting that Art 14a) implies that the application scope of this provision will capture all the departures from Switzerland, including the international departures operated by foreign carriers, this raises legal concern relates to extraterritoriality.

Proposed changes to Art14 a)

In light of the above, **IATA's proposed revision of Art 14a) are listed below** (Please note the translation below is from the original legislative text to English via DeepL)

14a (1) Anyone offering scheduled or non-scheduled air travel that is advertised by means of sales advertisements in printed products or in visual-electronic media must, from 1 January 2026, clearly and legibly indicate in the advertisement and in figures the expected emissions in CO₂ caused by the flight to the destination airport, based on a globally recognized CO₂ calculation methodology.

References

Borella, A., O. Boucher, K.P. Shine, M. Stettler, K. Tanaka, R. Teoh and N. Bellouin, 2024: The importance of an informed choice of CO₂-equivalence metrics for contrail avoidance. *Atmos. Chem. Phys.*, 24, 9401–9417, <https://doi.org/10.5194/acp-24-9401-2024>, 2024.

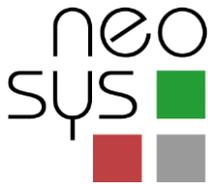
Megill, L., Deck, K. and Grewe, V., 2024: A systematic approach to select a suitable climate metric for aviation policy and aircraft design. *Communications Earth & Environment*. 5, 1, 9 p., 249. DOI:10.21203/rs.3.rs-3352521/v1.

Lee, D.S., D.W. Fahey, A. Skowron, M.R. Allen, U. Burkhardt, Q. Chen, S.J. Doherty, S. Freeman, P.M. Forster, J. Fuglestedt, A. Gettelman, A. R.R. DeLeon, L.L. Lim, M.T. Lund, T.J. Millar, B. Owen, J.E. Penner, G. Pitari, M.J.



Prather, R. Sausen, and L.J. Wilcox, 2021: The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmos. Environ.* 244, 1-29. DOI: 10.1016/j.atmosenv.2020.117834.

Wilhelm, L., K. Gierens, and S. Rohs, 2021: Weather variability induced uncertainty of contrail radiative forcing. *Aerospace* 8, 332. doi: 10.3390/aerospace8110332.



persönlich – kompetent – nachhaltig

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Gerlafingen, 14. Oktober 2024

Revision der CO₂-Verordnung Stellungnahme der Neosys AG zur Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benutzen wir fristgerecht die Möglichkeit, uns zum Entwurf der CO₂-Verordnung zu äussern. Wir tun dies vor dem Hintergrund unseres fachspezifischen Knowhows und unserer täglichen Beschäftigung mit der Materie. Die Neosys AG ist sowohl für den Bund als auch für private Organisationen im CO₂-Bereich tätig, als

- Auditoren für CO₂- und Energie-Zielvereinbarungen
- Berechnung und Validierung kostenloser Zuteilungen im EHS / Prüfung Monitoringkonzepte
- Entwicklung von Projekten und Programmen zur Erzeugung von Kompensationsbescheinigungen
- Betrieb und Verwaltung des Programms «Wärmeverbünde» der Stiftung KliK
- Erstellen von Unternehmens- und produktbezogenen CO₂-Bilanzen und CO₂-Absenkpfeilen zu Netto-Null

Grundsätzlich begrüssen wir die Revision der CO₂-Verordnung in der vorgelegten Form, sowie die Ziele und Stossrichtungen des übergeordneten CO₂-Gesetzes. Unsere Hinweise betreffen die Detailregelungen einzelner Artikel, wie folgt:

Art. 5a Abs. 1 Lit. b

... in der Programmbeschreibung ein Technologiebereich festgelegt wird und alle Projekte Technologien aus diesem Bereich einsetzen.

Begründung:

Eine Beschränkung eines Programms auf eine bestimmte Technologie ist nicht zielführend und kann unnötigen Mehraufwand auslösen. Es gibt Programme, welche Projekte bündeln, die durchaus gleichartig sind, die aber verschiedene Technologien zusammen verwenden, um ihr Projektziel zu erreichen. Beispiele dafür sind z.B. Klimaanlage (Technologie 1: Effizienzsteigerung der Kältemaschine, Technologie 2: Zerstörung des Kältemittels mit hohem GWP) oder Gasversorgungen mit Biogas (Technologie 1: Biogasgewinnung/Vergärung, Technologie 2: Biogasreinigung und -Einspeisung – ev. ergänzt mit CO₂-Abscheidung).

Zur Sicherstellung der Gleichartigkeit der im Programm gebündelten Projekte sollte deshalb im Programmbe-
schrieb eine Beschreibung der verwendbaren Technologien („Technologiebereich“) vorhanden sein, welcher
die Projekte folgen müssen. Eine Einschränkung auf eine Technologie ist jedoch kontraproduktiv.

Art. 89 Abs. 2

Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 15 Prozent.

Begründung:

Eine Absenkung des seit 2022 gültigen Inland-Satzes von 15% würde zu einer sinkenden Nachfrage nach
Kompensationsprojekten im Inland führen und es würden mittelfristig weniger Unterstützungsmittel in Projekte
im Inland fließen. In Kombination mit dem steigenden Kompensationssatz im Ausland würde dies zwar ver-
mutlich zu einer Absenkung der mittleren Kosten pro Tonne Kompensation führen. Das Potenzial von weiteren
CO₂-Minderungsprojekten im Inland ist jedoch immer noch sehr gross. Einer Realisierung dieser Projekte und
damit dem nachhaltigen Umbau der inländischen Infrastrukturen sollte eine höhere Priorität eingeräumt wer-
den als dem reinen Kostenargument beim Einkauf von Kompensationen.

Art. 89 Abs. 3

Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

-
- Für das Jahr 2031 52%
- Für das Jahr 2032 54%
- Für das Jahr 2033 56%
- Für das Jahr 2034 58%
- Für das Jahr 2035 60%

Begründung:

Eine langfristige Sicherung der Förderung ist für die Nutzung des Förderinstruments „Erzeugen von Kompen-
sationsbescheinigungen“ von zentraler Wichtigkeit. Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Additionalität eines
Projekts werden die Förderbeiträge über den Zeitraum ihrer gesicherten Ausschüttung (innerhalb der Projekt-
lebensdauer) zusammengezählt. Wenn die zugesicherte Ausschüttungsdauer zu kurz ist, ist das Kriterium der
Additionalität zunehmend unerfüllbar. Aus Sicht des seinerzeitigen CO₂-Gesetzes post 2020 waren 10 Jahre
Sicherheit für die Nachfrage nach Kompensationen vorgesehen. Mit dem jetzigen verspäteten Inkrafttreten
2025 sollte auch die Sicherheit für das Kompensieren entsprechend verlängert werden, damit das Instrument
überhaupt weiter attraktiv bleibt. Der aufgeführte Anstieg ab 2031 (52% bis 60% in unserem Antrag) ist dabei
weniger wichtig als die Tatsache, dass weiterhin ein Kompensationssatz festgeschrieben wird.

Wir sind dabei der Ansicht, dass eine Festlegung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 auf Verord-
nungsstufe aus rechtlicher Sicht kein Problem sein sollte. Die Bestimmungen zu Dekarbonisierungsplänen im
Rahmen von Verminderungsverpflichtungen (Art. 72a) reichen beispielsweise auch bis ins Jahr 2040. Auch
mit Verweis auf das Klima- und Innovationsgesetz (KIG), welches für 2050 das Netto-Null-Ziel und bis dorthin
Zwischenziele setzt, würde sich eine Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035 rechtfertigen lassen.

Anhang 3, Lit. h

~~Den Einsatz von Pflanzenkohle, ausgenommen ist die Verwendung als:~~

Begründung:

Die Verkohlung von biogenem Kohlenstoff ist eine hervorragende Technologie, um CO₂ aus der Atmosphäre
zu entfernen, d.h. Senkenleistungen zu schaffen bzw. zu erhöhen. Sie ist einfach, vergleichsweise kosten-
günstig und lokal anwendbar. Es ist deshalb eine vertane Chance, den Einsatz von Pflanzenkohle für Projekte
oder Programme im Inland grundsätzlich zu verbieten – auch wenn die Ausnahmebestimmungen für Dünger
und für Baumaterial einen gewissen Anwendungsspielraum öffnen.

Es ist bekannt, dass landwirtschaftliche Kreise der massenhaften Eintragung von Pflanzenkohle in Böden
skeptisch gegenüberstehen. Doch deren Bedenken könnte anderweitig entsprochen werden, als durch ein
generelles Verbot. Wir beantragen deshalb, den Buchstaben h im Anhang 3, der die Ausschlüsse von

Technologien regelt, zu streichen und stattdessen auf der Ebene der Vollzugshilfe für Projekte und Programme im Inland Vorgaben für Biokohle-Projekte zum Schutz der Landwirtschaft zu erlassen.

Anhang 3a, Ziff. 3.4

.....
EF_{VW,y,z} Pauschaler Emissionsfaktor des Wärmeverbundes = 0.198 tCO_{2eq}/MWh
im Jahr y, wie folgt berechnet

Begründung:

Der Faktor EF_{VW} ist von seiner Natur her nicht eine staatliche Planungsvorgabe, sondern eine objektive, im Rahmen der möglichen Genauigkeit konservativ festgelegte Zustandsgrösse, welche angibt, welche CO₂-Emission ein nicht näher bekanntes Siedlungsgebiet für die Wärmeengewinnung in der Schweiz durchschnittlich verursacht. Es ist daher nicht angemessen, diesen Faktor über viele Jahre in die Zukunft hinein zu definieren. Selbst wenn die Prognose dieses Faktors auf heute anerkannten und korrekten Annahmen beruht (was der Erläuterungsbericht zu erklären schuldig bleibt), ist eine zuverlässige Prognose über die nächsten 20 Jahre nicht realistisch machbar.

Der Faktor EF_{VW} sollte deshalb weiterhin als dynamischer Parameter verstanden werden, welcher periodisch fakten gestützt vom BAFU angepasst und in der jährlichen Vollzugsmitteilung aktualisiert wird, analog zu den Emissionsfaktoren der Energieträger oder deren Preisen.

Zur Zahl 0.198 t CO_{2eq}/MWh für die ersten Jahre nach 2025 haben wir keine nähere Begründung. Sie stammt aus dem Verordnungsentwurf und scheint uns nicht unrealistisch. Wir würden es aber begrüßen, wenn es dafür – im Sinne der obigen Bemerkungen – eine Herleitung gäbe.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme

Freundliche Grüsse

Neosys AG



Dr. Jürg Liechti
CEO



Dr. Christine Wenk
Bereichsleiterin Umwelt + Energie

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

South Pole Carbon Asset Management Ltd.
Technoparkstrasse 1
8005 Zürich

swissprojects@southpole.com
southpole.com

Zürich, der 14. Oktober 2024

Revision der CO₂-Verordnung

Stellungnahme von South Pole

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Unternehmen South Pole entwickelt und betreibt Kompensationsprojekte im Rahmen des CO₂-Gesetzes (CO₂G) und trägt somit dazu bei, dass Mineralölgesellschaften ihre gesetzliche Kompensationspflicht erfüllen können. Aufgrund unserer langjährigen Erfahrung mit dem Kompensationsmechanismus freuen wir uns, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision der CO₂-Verordnung (CO₂V) Stellung zu nehmen.

1. Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dieses wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann.

Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre. Mit der Totalrevision des CO₂G für die Zeit nach 2020, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich.

Aus rechtlicher Sicht spricht nichts gegen eine Festlegung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 auf Verordnungsstufe. Das zeitlich unbefristet geltende CO₂G enthält bereits Bestimmungen, die bis ins Jahr 2040 reichen (z.B. zu den Verminderungsverpflichtungen, Art. 31), selbst wenn es nur Emissionsziele bis 2030 formuliert. Auch mit Verweis auf das im Juni 2023 durch das Volk angenommene Klimagesetz (KIG), welches für 2050 das Netto-Null-Ziel und bis dorthin Zwischenziele setzt, lässt sich eine Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035 rechtfertigen. Und schliesslich muss die Schweiz unter dem Pariser Übereinkommen ohnehin im

Laufe von 2025 ihr Emissionsziel bis mindestens 2035 bekanntgeben (Aufdatierung der *Nationally Determined Contribution* [NDC]).

Wenn Verträge mit Projekt- und Programmeignern bis 2035 abgeschlossen werden könnten, würde dies die Beschaffung der bis 2030 benötigten Bescheinigungen erheblich erleichtern. Die Anforderung der finanziellen Additionalität (Art. 5 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 CO2V) wird nämlich zunehmend unerfüllbar, wenn mit einem Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nur bis 2030 gerechnet werden kann. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft somit dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Auch die längerfristigen Kosten zur Beschaffung von Bescheinigungen über das Kompensationsinstrument würden sich reduzieren, wenn dieses bereits heute eine Perspektive bis 2035 erhielte. Denn so würde sich der zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen benötigte Förderbeitrag auf mehr Jahre verteilen, wodurch der Preis pro Bescheinigung tiefer ausfiel. Nicht zuletzt könnte im Inland auf diese Weise ein Stop-and-Go in der Förderung von Klimaschutzaktivitäten vermieden werden, das sich ansonsten zwangsläufig einstellen würde.

Antrag

Art. 89 Abs. 3

«Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- (...)
- **Für das Jahr 2031: 52 Prozent**
- **Für das Jahr 2032: 54 Prozent**
- **Für das Jahr 2033: 56 Prozent**
- **Für das Jahr 2034: 58 Prozent**
- **Für das Jahr 2035: 60 Prozent**»

2. Verzicht auf die Einschränkung von Programmen auf eine Technologie

Die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist restriktiv, der Begriff der Technologie ist überdies unscharf. Ab wann gelten zwei Technologien als unterschiedlich? Handelt es sich beispielsweise bei Luft-Luft-Wärmepumpen um eine andere Technologie als bei Luft-Wasser-Wärmepumpen? Und wie verhält es sich bei Otto- und Dieselmotoren bzw. Benzin und Dieselöl?

Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU Programme und Projekte aktuell zuordnet.¹

Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S.17) Technologien umfassen, dass sich präzise Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und dass der befürchtete unverhältnismässige Mehraufwand bei der Prüfung nicht entsteht. Die zulässigen Technologiebereiche könnten bei Bedarf in einem Anhang zur Verordnung explizit aufgeführt werden.

Selbst eine solche Ausrichtung auf Technologiebereiche erweist sich aber in gewissen Fällen als zu eng gefasst, weil manche Programme sinnvollerweise unterschiedliche Technologiebereiche

¹BAFU (2024), Kompensation von CO₂-Emissionen: Projekte und Programme. Ein Modul der Mitteilung des BAFU als Vollzugsbehörde zur CO₂-Verordnung. 9. aktualisierte Ausgabe, Anhang L

kombinieren. Zum Beispiel sollte ein Programm zur Markteinführung klimafreundlicher Klimaanlage sowohl das Element der Energieeffizienzsteigerung durch die Substitution beinhalten wie auch die Zerstörung der Kühlmittel aus den ersetzten Anlagen. Bei einer Aufteilung in zwei eigenständige Programme würde etwa deren Beurteilung in Bezug auf ihre finanzielle Zusätzlichkeit anders ausfallen. In der Praxis müsste ein steter Abgleich zwischen den aufgeteilten Programmen stattfinden, was unnötigen Mehraufwand bei allen Beteiligten verursachen würde.

Antrag

Art. 5a, Abs. 1 Bst. b

«in der Programmbeschreibung eine Technologiebereich festgelegt wird und alle Projekte diesem Technologie**bereich angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören**;»

3. Verlängerung des Zeitraums zwischen dem „Umsetzungsbeginn“ und der „Einreichung des Gesuchs nach Artikel 7“

Derzeit ist in Art.5 Abs.1 Bst. d der rechtskräftigen CO2V festgelegt, dass „der Beginn der Umsetzung des Projekts oder des Programmes bei der Einreichung des Gesuchs nach Artikel 7 nicht länger als drei Monate zurückliegt“. Als Umsetzungsbeginn gilt gemäss Art. 5 Abs. 3 als „der Zeitpunkt, zu dem sich die gesuchstellende Person gegenüber Dritten finanziell massgeblich verpflichtet oder bei sich projekt- oder programmbezogene organisatorische Massnahmen ergreift.“

Nach den Erfahrungen von South Pole ist dieser Zeitraum von drei Monaten sehr knapp bemessen, wenn man die typischen Fristen für die Entwicklung und Validierung der Programm- oder Projektbeschreibung berücksichtigt. Die Einhaltung dieses Zeitrahmens erfordert eine enge Koordination zwischen dem Antragsteller, der Validierungsstelle und anderen Beteiligten und setzt voraus, dass der Antragsteller und involvierte Akteure mit den Anforderungen und Verfahren der Schweiz vertraut sind. Dies stellt bei Projekten im Ausland eine Herausforderung dar.

Darüber hinaus ist der Zeitraum von drei Monaten zwischen dem Umsetzungsbeginn des Projekts und der Einreichung des validierten Program- oder Projektbeschreibung zusammen mit dem Validierungsbericht deutlich kürzer als die Anforderungen von internationalen Zertifizierungsprogrammen wie beispielsweise Gold Standard, die es Projekten erlauben, die erforderlichen Dokumente innerhalb eines Jahres nach dem Startdatum des Projekts rückwirkenden zur Prüfung einzureichen.²

Um zu vermeiden, dass potenzielle Projekte im Ausland aus diesem Grund disqualifiziert werden, könnte diese dreimonatige Frist auf sechs Monate bis ein Jahr verlängert werden.

Antrag

² Gold Standard (2019). [Gold Standard for the Global Goals. Principles & Requirements, version 1.2.](#)

Art. 5, Abs. 1

« Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistung **im Ausland werden internationale Bescheinigungen** ausgestellt, wenn:

(...)

d. der Beginn der Umsetzung des Projekts oder des Programmes bei der Einreichung des Gesuchs nach Artikel 7 nicht länger als **sechs** Monate zurückliegt;»

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Andrea Rumiz

Direktor Partnerschaften und Strategieerweiterung, Klimaprojekte

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Niedergösgen, 15. Oktober 2024

Vernehmlassung: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen Stellungnahme Hydrospider AG

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Hydrospider bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen.

Die Hydrospider AG ist eine Joint Venture der Alpiq (45%), H2 Energy (45%) und Linde (10%). Zusammen mit unseren Aktionären betreiben wir eine 2 MW Wasserstoffproduktionsanlage, und planen zurzeit 8 weitere Wasserstoffproduktionsanlagen in der Schweiz, deren Leistung jeweils zwischen 5-30 MW pro Anlage betragen soll. Hydrospider positioniert sich als Produzent und Hauptlieferant des grünen Wasserstoffs für die Mobilität, in der Schweiz, insbesondere des Schwerverkehrs.

Die Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen konkretisiert die Massnahmen aus dem CO₂-Gesetz, mit dem Ziel, den Treibhausgas-Ausstoss der Schweiz bis 2030 gegenüber dem Wert von 1990 zu halbieren. Erneuerbarer Wasserstoff und dessen Derivate sind neben der direkten Elektrifizierung wohl die wichtigsten Schlüsselemente zum Erreichen dieses Ziels.

Stellungnahme

Hydrospider begrüsst insgesamt den mit dem vorgelegten Entwurf eingeschlagenen Weg zur Erreichung der CO₂ Reduktionsziele. Insgesamt muss aus Sicht von Hydrospider die Dekarbonisierung aber noch mit deutlich mehr Nachdruck verfolgt werden. Insbesondere im Bereich Wasserstoff ist die Unterstützung des Markthochlaufs noch zu wenig ambitiös, auch wenn der vorliegende Entwurf im Bereich Mobilität bereits hilfreiche Anreize setzt. Die CO₂ Verordnung kann im Hinblick auf erneuerbaren Wasserstoff aber noch mehr leisten. Insoweit möchten wir die folgenden zwei konkreten Verbesserungen vorschlagen.

Art. 87 Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

Wir sehen keine plausible Begründung für eine Erhöhung des Schwellenwertes bei der Ausnahme der CO₂-Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure. Wir sind der Meinung, dass die Erhöhung der Schwellenwerts einen falschen Anreiz setzt und mit den Zielen des Gesetzes nicht vereinbar ist. Der Schwellenwert sollte daher auf dem aktuellen Niveau beibehalten werden.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase; Art 113c und 113d.

Im erläuternden Bericht wird die Beschränkung der Förderbeiträge auf Biomethananlagen dadurch begründet, dass dort der dringendste Handlungsbedarf besteht. Ausserdem wird auf die begrenzten Mittel hingewiesen. Trotzdem sind wir der Meinung, dass die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf ein spezifisches Gas beschränkt werden soll. Auch wenn der Handlungsbedarf bei Biomethan als am dringendsten eingestuft wird, ist eine Beschränkung der Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen auf Biomethan nicht zielführend im Hinblick auf eine rasche und übergreifende Dekarbonisierung. Um das Netto Null Ziel zu erreichen, werden verschiedene erneuerbare Gase in vielen Anwendungsbereichen zum Einsatz kommen müssen. Diese notwendige Diversität an erneuerbaren Gasen muss an dieser Stelle hinreichend reflektiert sein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen oder eine allfällige Diskussion steht Ihnen Nicolas Crettenand (nicolas.crettenand@hydrospider.ch) gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Nicolas Crettenand

CEO

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an: vni-klima@bafu.admin.ch

Bern, 15. Oktober 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 26. Juni 2024 das UVEK beauftragt, bei interessierten Kreisen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂ Gesetz für die Zeit nach 2024 ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Cinésuisse und Cinééconomie nehmen gerne im Folgenden Stellung zur Revision der CO₂ Verordnung und Aspekten sowie Fragestellungen, die für die Schweizer Filmwirtschaft und Audiovisionsbranche wichtig sind.

Die Filmindustrie ist als bedeutender Wirtschaftszweig von den Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel betroffen. Unser Wirtschaftszweig trägt nicht nur zur kulturellen Vielfalt bei, sondern setzt auch wesentliche wirtschaftliche Impulse und schafft zahlreiche Arbeitsplätze. Sämtliche Fragen der Nachhaltigkeit und dabei insbesondere die Herausforderung, als Filmproduzentin, als Zulieferbetrieb oder etwa als Filmsets belieferndes Unternehmen im Gastgewerbe, ebenfalls zur CO₂-Senkung beitragen zu können, stellen sich uns seit Längerem. Auch wir sind als bedeutender Industriesektor herausgefordert und angehalten, entsprechende Massnahmen zu treffen. Selbstredend stellt sich dann auch die Frage, inwiefern nachhaltig agierende Unternehmen und Institutionen der Film- und Audiovisionsbranche der CO₂ Verordnung zu unterstellen wären und inwiefern entsprechende Projekte und Programme als Nachhaltigkeitsmassnahmen angerechnet werden könnten. In der aktuellen Vorlage zur Teilrevision der CO₂ Verordnung wird die Filmindustrie nicht explizit berücksichtigt, obwohl sie, wie ausgeführt, gleichfalls von den geplanten Massnahmen im Industriesektor betroffen sein könnte.

Mangelnde Berücksichtigung der Filmindustrie

Unser Hauptanliegen besteht darin, dass die Filmindustrie als integraler Teil der Schweizer Wirtschaft in die sektoriellen Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen aufgenommen wird. Die Frage stellt sich, warum die Film- und Audiovisionsbranche in der Vorlage zur CO₂ Verordnung im Bereich der Massnahmen für den Industriesektor nicht explizit genannt wird.

Wir gestatten uns in der Folge, in unserer Antwort entsprechende Fragestellungen einzufügen:

Inwiefern beabsichtigt der Bundesrat, die Filmindustrie in die Verordnung einzubeziehen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung technischer Innovationen und umweltfreundlicher Produktionspraktiken?

Vorschläge zur Inklusion der Filmindustrie

Wir schlagen vor, dass spezifische Bedürfnisse, aber auch Potenziale der Filmindustrie bei den geplanten Massnahmen stärker berücksichtigt werden. Dies könnte beispielsweise durch die Inklusion von Förderprogrammen geschehen, die den ökologischen Fussabdruck der Filmindustrie reduzieren. Dazu zählen Massnahmen wie die Unterstützung bei der Umstellung auf nachhaltige Produktionsmethoden, die Förderung von Energieeffizienz in Filmstudios oder die Entwicklung klimaneutraler Filmprojekte. Es wäre wünschenswert, wenn die CO₂ Verordnung auch Förderungen für nachhaltige Technologien und Praktiken in der Filmproduktion vorsieht, um die Branche bei der Reduktion ihrer Emissionen zu unterstützen.

Wir regen an, dass der Bundesrat konkrete Vorschläge macht und entsprechende Massnahmen definiert, welche die Filmindustrie berücksichtigt.

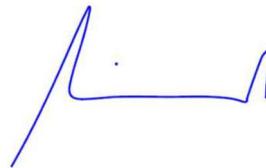
Cinééconomie und Cinésuisse sind bereit, eng mit den zuständigen Behörden zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass die Filmindustrie ihren Beitrag zu den nationalen Klimazielen leisten und somit auch in den Genuss von Leistungen kommen kann, mit denen entsprechende Massnahmen entschädigt werden. Die Berücksichtigung unserer Branche in der CO₂ Verordnung wäre ein wichtiger Schritt, um eine umfassende und faire Verteilung der Massnahmen auf alle relevanten Industrien sicherzustellen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und Forderungen in der weiteren Ausarbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Matthias Aebischer
Präsident Cinésuisse



Matthias Michel
Präsident Cinééconomie

Cinésuisse ist der Dachverband der Schweizerischen Film- und Audiovisionsbranche. Unsere Mitglieder beschäftigen insgesamt über 5'600 Personen (Vollzeitäquivalente). Gemäss der Studie „die Filmproduktion in der Schweiz“ von BAK Economics aus dem Jahr 2022 wird jährlich eine Bruttowertschöpfung von über 750 Millionen Franken in der Filmherstellung und über 200 Millionen Franken in den Bereichen Kino, Filmverleih und Filmtechnik generiert.

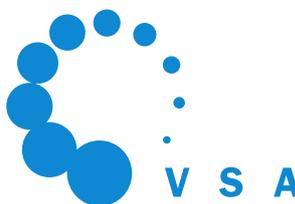
Cinééconomie ist die Allianz der Schweizer Filmwirtschaft. Unsere Allianz vertritt die Interessen der Schweizer Filmindustrie und ihrer Kooperationspartnerinnen gegenüber Politik und Öffentlichkeit. Die Allianz vereint Verbände und Organisationen aus den Bereichen Audiovision, Gastronomie, Hotellerie, Tourismus, Eventbranche und Kultur.

Verband Schweizer
Abwasser- und
Gewässerschutz-
fachleute

Association suisse
des professionnels
de la protection
des eaux

Associazione svizzera
dei professionisti
della protezione
delle acque

Swiss Water
Association



Europastrasse 3
Postfach, 8152 Glattbrugg
sekretariat@vsa.ch
www.vsa.ch
T: 043 343 70 70

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU

Per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Glattbrugg, 15. Oktober 2024

Stellungnahme zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) und zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sehr geehrte Damen und Herren

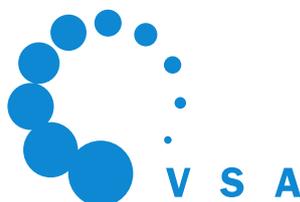
Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) und zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Allgemeine Information zum VSA

Der Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) ist die schweizerische Fachorganisation im Bereich der integralen, also ganzheitlich betrachteten Wasserbewirtschaftung. Seit 1944 setzt er sich für saubere und lebendige Gewässer ein, ebenso für den Schutz und die nachhaltige Nutzung der Ressource Wasser. Im VSA sind Expertinnen und Experten für Abwasserreinigung, Siedlungs-entwässerung, Kanalisation, Gewässerqualität sowie die Behandlung von Industrie- und Gewerbeabwasser zusammengeschlossen. Für diese Bereiche definiert der Verband den Stand der Technik und ist damit Referenzstelle für den Gewässerschutz.

Über 1'500 Mitglieder engagieren sich im VSA: Fachleute der Mitgliedsunternehmen und Einzelmitglieder von öffentlichen Verwaltungen, Zweckverbänden, Ingenieurbüros, Firmen, Hochschulen, Forschungsinstituten und anderen Verbänden. Der VSA vertritt eine Branche mit 15'000 Arbeitsplätzen und 800 Kläranlagen (ARA) in der Schweiz.

Mit seiner Arbeitsgruppe «Energie und Klima» im Centre de Compétence «Abwasserreinigung» setzt sich der VSA seit Jahren für einen ressourcenschonenden und effizienten Einsatz der Energie und die hochwertige Nutzung aller erneuerbaren Energien aus den ARA ein und hat sich schon länger der Verminderung der Treibhausgasemissionen und somit dem Netto-Null-Ziel verpflichtet. In diesem Sinne setzen wir uns für eine fortschrittliche und nachhaltige Energie- und Klimapolitik ein und unterstützen den Bundesrat in seinem Netto-Null-Emissionsziel bis 2050.



Der VSA begrüsst grundsätzlich die beiden Revisionen in der vorliegenden Form, hat aber folgende konkreten Anträge:

CO₂-Verordnung

Präzisierung und Gleichbehandlung bei der Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase (Art. 113c und d)

Wir begrüssen es sehr, dass die Förderung für die Produktion von erneuerbaren Gasen weiterhin erfolgt, da wir erneuerbare Gase als einen wichtigen Treiber zur Erreichung der Richtwerte 2030 und bis 2050 für Netto Null gemäss KIG betrachten.

Die Aufteilung der Förderberechtigung in Neuanlagen und erhebliche Erweiterungen hat sich in den letzten Jahren bewährt. Insbesondere der Umstand, dass bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion (BHKW) auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten, wird ausdrücklich begrüsst. Da die Kläranlagen als versorgungsrelevante Verbraucher gemäss OSTRAL gelistet sind, benötigen diese eine entsprechende Notstromversorgung. Diese Notstromversorgung erfolgt oft mittels BHKW, weshalb diese bei einer Umrüstung auf Biomethanproduktion (Aufbereitung des Klärgases und Einspeisung als Biogas ins Erdgasnetz) in der Regel beibehalten werden. Diesen Umstand gilt es bei der Auslegung nach Art. 113c Abs. 2b entsprechend zu berücksichtigen.

Antrag:

Art. 113c Abs. 2 lit. b

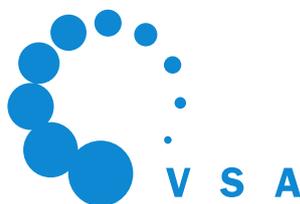
bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden und Ihre aktuelle Stromproduktion um mindestens 50% reduzieren und nur noch zur Notstromversorgung aufrechterhalten.

Dass die Kläranlagen gemäss Art. 113d Abs. 4 einmal mehr gegenüber anderen Biomethanproduktionsanlagen (gleiche Technologie) schlechter gestellt werden, entbehrt jeglicher Grundlage. Die ARA verpflichten sich freiwillig zur Zielerreichung Netto Null und müssen diejenigen Massnahmen, die Treibhausgasrelevant sind, ausserhalb der Gebührenfinanzierung umsetzen oder können nur einen Teil davon über Gebühren finanzieren. Deshalb ist eine kongruente Förderung der gleichen Technologie unabdingbar, unabhängig des Standortes oder des Betreibers dieser Anlage. Der Art. 113d Abs. 4 ist deshalb ersatzlos zu streichen.

Antrag:

Art. 113d Abs. 4

~~Abwasserreinigungsanlagen und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2.~~



Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Wir unterstützen deshalb den Antrag der Stiftung KliK, diese Förderung bis mindestens 2035 zu verlängern, da die Dauer der Förderung bei diesem Modell entscheidend ist. Wir befürchten, dass insbesondere Abwasserwärmenutzungs- und Lachgasreduktionsprojekte darunter leiden könnten, die aktuell auf mehreren Kläranlagen in der ganzen Schweiz in Diskussion sind. Dies nicht zuletzt dank dem KIG, welches aber explizit keine Fördermöglichkeiten dafür vorsieht.

Antrag:

Art. 89 Abs. 3

«Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- o (...)
- o Für das Jahr 2031: 52 Prozent
- o Für das Jahr 2032: 54 Prozent
- o Für das Jahr 2033: 56 Prozent
- o Für das Jahr 2034: 58 Prozent
- o Für das Jahr 2035: 60 Prozent»

IBTV-Verordnung

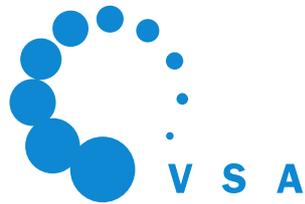
Zur Revision der IBTV-Verordnung haben wir keine expliziten Anmerkungen, beantragen aber, dass folgende Punkte mit der Revision geklärt werden:

Verfahren für die Zulassung (Art. 4 Abs. 5)

Im Abs. 5 wird explizit darauf hingewiesen, dass vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) eine Bewilligungsnummer für erneuerbaren Brenn- oder Treibstoff erteilt wird, die ab Verfügungsdatum sechs Jahre gültig ist. Aktuell ist die Steuerbefreiung gemäss Mineralölsteuergesetz für Klärgas als Brennstoff (BHKW und insbesondere KEV-Anlagen aber auch als eingespeistes Biogas) bis 31.12.2024 befristet. Vom Bundesamt für Zoll- und Grenzsicherheit (BAZG) haben wir die Mitteilung erhalten, dass im Herbst 2024 eine Verlängerung nicht nur um ein weiteres Jahr, sondern bis 31.12.2030 geplant ist. Wir würden es sehr begrüßen, wenn diese Steuerbefreiung zeitlich mit der CO₂-Verordnung abgestimmt wird und auch so lange Gültigkeit hat. So müssen die einzelnen steuerbefreiten Kläranlagen immer selbst daran denken, die Steuerbefreiung verlängern zu lassen resp. die Verlängerung des BAZG zu kontrollieren und zu überwachen, um nicht zum Jahreswechsel Probleme zu erhalten.

Positivliste des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG)

Für die Kläranlagen ist die Positivliste des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) entscheidend, ob das anfallende Klärgas steuerbefreit ist. Insbesondere die Kläranlagen, die auch Co-Substrate annehmen, sind eventuell bei Änderungen direkt betroffen. Gerne möchte wir als Branchenverband bei einer allfälligen Überarbeitung der Positivliste durch das BAFU oder das BAZG angehört werden und stellen uns hierfür gerne zur Verfügung. Insbesondere Kläranlagen, die auf ihrer Anlage nicht nur Faultürme mit Klärschlamm aus Abwasser, sondern auch Biogasanlagen mit Grüngut oder anderweitigen erneuerbaren Energieträgern betreiben, müssen genau wissen, welche Produkte zulässig sind oder nicht,



da das Klärgas in der Regel mit dem übrigen Gas in derselben Produktionsanlage genutzt oder zu Biogas aufbereitet wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bei der Weiterbehandlung dieses Geschäftes und stehen für Rückfragen (an Reto Manser, Co-Leiter CC Abwasserreinigung, reto.manser@vsa.ch, 031 633 39 32) jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Hasler
Direktor VSA

Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung ab 2025

Vernehmlassungsantwort

1 Einleitung

Die vorliegende Antwort zur Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung ab 1.1.2025 wurde von Energie21 GmbH unabhängig verfasst.

2 Hauptpunkte

2.1 Absolutes Absenkziel von mind. 2.5% pa.

Gemäss den Sektorzielen der CO₂- und Klimaschutz-Gesetze für die Industrie für die Jahre 2020 (-15%), 2030 (-35%) und 2040 (-50%) ggü. 1990 betragen die linearen Emissionsminderungen im Zeitraum 2020-2030 2%, im Zeitraum 2030-2040 1.5% und im Zeitraum 2020-2040 1.75%.

Überdies hat der Industriesektor per 2020 die Emissionen um 17% ggü. 1990 reduziert. Davon ausgehend betrüge das Absenkziel von 2020-2030 sogar nur 1.8% und das Absenkziel für 2020-2040 1.65%.

Es ist deshalb unklar, weshalb ein Mindestabsenkziel von 2.5% pa. gegenüber dem Ausgangsjahr (Mittelwert von 2023 und 2024) in der Verminderungsverpflichtung vorgeschrieben wird.

Stattdessen sollten die Absenkpfade für jedes Unternehmen an den Sektorzielen per 2030 und 2040 ggü. 1990 gemessen werden. Damit würden alle Unternehmen gleichbehandelt und bereits erbrachte Mehrleistungen würden berücksichtigt.

Mit der Einführung eines Mindestabsenkziel von 2.5% pa. wird das System von bottom up auf top down geändert. Bevor das System für die Industrie geändert wird, sind konkrete Ziele für den Verkehr einzuführen, die auch durchgesetzt werden. Die Industrie darf für die Verfehlungen des Verkehrs nicht bestraft werden.

2.5% pa. entspricht dem linearisierten Absenkziel für den Sektor von 2020 bis 2050. Das Zwischenziel 2040 liegt jedoch höher. Mit 2.5% pa. würde das Zwischenziel unterboten resp. obsolet. Die 2.5% pa. entsprechen deshalb nicht den Zielsetzungen des KIG.

CCUS, ein Schlüsseltechnologiebereich für netto-null, befindet sich erst in der Planungsphase. Mit diesen Technologien sollte vor 2040 nicht gerechnet werden. Deshalb soll auch der Absenkpfad bis 2040 weniger steil verlaufen als von 2040 bis 2050 (wie dies bereits in den Zielsetzungen des KIG vorgesehen ist). Eine Linearisierung des Absenkpfades von 2020 bis 2050 ist auch deshalb nicht angemessen.

2.2 Förderung von Massnahmen in Zielvereinbarungen

Massnahmen, welche in eine Zielvereinbarung aufgenommen werden, sollten uneingeschränkt von Fördermöglichkeiten profitieren können.

Das Argument der Doppelförderung ist nicht länger haltbar, insbesondere da:

1. die Payback-Zeiten für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit von Massnahmen auf 6 resp. 12 Jahre erhöht werden sollen
2. ein Mindest-Reduktionsziel (gem. Vorlage 2.5% pa.) vorgegeben wird, welches auch unwirtschaftliche Massnahmen erforderlich machen kann

Massnahmen werden mit zunehmendem Dekarbonisierungsgrad aufwändiger, risikoreicher und kostspieliger. Damit die Dekarbonisierung nach den Vorgaben des Bundes weiter beschleunigt wird, sollten ab sofort alle Dekarbonisierungsmassnahmen, welche ein Unternehmen unternimmt, von Fördermöglichkeiten profitieren können.

Die Befreiung energieintensiver Unternehmen von der CO₂-Abgabe darf nicht als Vorwand verwendet werden, deren Dekarbonisierungsmassnahmen von Fördermöglichkeiten auszuschliessen, sondern sie soll nur dazu dienen, dass diese Unternehmen unter den strengen Klimaschutzvorschriften der Schweiz international wettbewerbsfähig bleiben.

3 Weitere Punkte

3.1 Einspeisung biogener Brennstoffe

Die Möglichkeit der Einspeisung biogener Brennstoffe ins europäische Gasnetz ist in der Praxis sehr eingeschränkt, da die Schweiz bisher nur mit der Ukraine ein Abkommen dazu hat.

3.2 Aktualisierungszyklus des Dekarbonisierungsplans

Gem. CO₂-Verordnung soll die Aktualisierung des «Dekarbonisierungsplans» mind. alle 3 Jahre erfolgen, während gem. der Klimaschutz-Verordnung die Aktualisierung der dort beschriebenen «Fahrpläne» mind. alle 5 Jahre erfolgen muss. Da es sich beim «Dekarbonisierungsplan» in der CO₂-Verordnung und dem «Fahrplan» in der Klimaschutz-Verordnung in den meisten Fällen um ein und dieselbe Planung handeln dürfte, sollten die Erneuerungszyklen der beiden Pläne harmonisiert werden. Eine Erneuerung alle 5 Jahre (oder bei geänderten Verhältnissen) scheint

in den meisten Fällen ausreichend für eine solch langfristige Planung. Eine häufigere Erneuerung bringt wenig Mehrwert und bindet Ressourcen der Unternehmen, welche für die effektive Dekarbonisierung dringend benötigt werden.

Auch die Ist-Zustands- und Potenzialanalyse der UZV wird erst in der Hälfte der Verpflichtungsperiode (im 4., 5., oder 6. Jahr), d.h. mit einem mittleren Erneuerungszyklus von 5 Jahren, aktualisiert.

3.3 Berechnung Ausgangswerts von Zielvereinbarungen

Gemäss CO₂-Verordnung soll als Ausgangswerte für Zielvereinbarungen mit Startjahr 2025 die Mittelwerte für die Jahre 2023-2024 verwendet werden.

Die Daten für das Jahr 2024 werden jedoch erst nach Abschluss des Monitorings für das Jahr 2024 ca. ab Mitte 2025 verfügbar sein. Neue Zielvereinbarungen ab dem Jahr 2025 müssen jedoch bereits bis Ende September eingereicht werden (für die RNZ). Damit entsteht ein zeitliches Problem für die Erstellung von ZVs mit Startjahr 2025.

Die Mittelwerte der Jahre 2023-2024 können zudem wenig repräsentativ sein, z.B. wenn das Unternehmen in einem dieser beiden Jahre nicht die Mengen produziert hat, welche in den kommenden Jahren zu erwarten sind. Dies ist bei energieintensiven Branchen wegen den stark gestiegenen Energiepreise in der Regel der Fall.

Stattdessen sollte der Ausgangswert aus repräsentativen Daten der vergangenen Jahre berechnet werden. Dazu sind ggf. Jahre vor 2022 zu wählen.

**Bundesamt für Umwelt
BAFU**

Per email:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Datum Bern, 15.10.2024

Kontakt Barbara Mettler
barbara.mettler@swiss-medtech.ch
+41 31 330 97 82

Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 – Stellungnahme Swiss Medtech

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu dürfen.

Swiss Medtech ist der Verband der Schweizer Medizintechnik und vertritt die Interessen von rund 800 Mitgliedsunternehmen. Insbesondere unsere vielen Mitglieder aus der produzierenden Industrie sind vom CO₂-Gesetz und der entsprechenden Verordnung betroffen. Wir unterstützen die Medtech-Branche auf dem Weg der Dekarbonisierung, u. a. mit einem Branchenfahrplan, und begrüssen das Netto-Null-Ziel 2050 ausdrücklich.

Swiss Medtech ist der festen Überzeugung, dass die Ressourcen der Unternehmen in die Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen zur Dekarbonisierung fliessen sollten. So unterstützen wir zwar die Idee eines Dekarbonisierungsplans als Teil der Verminderungsverpflichtung. Wir regen jedoch an, etablierte und branchenübliche Verpflichtungen nach etablierten Standards wie SBTi auch im Rahmen der Verminderungsverpflichtung zu berücksichtigen. Zudem sollten Dekarbonisierungspläne unter dem Klima- und Innovationsgesetz (KIG), die den Förderkriterien des Bundes entsprechen, ebenfalls akzeptiert werden.

Aus diesem Grund regen wir folgende Anpassung an:

Art. 72a: Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Abs. 1 Bst. f: Dekarbonisierungsfahrpläne nach KIG oder anerkannten Standards werden als gleichwertig betrachtet. Der Bundesrat benennt die anerkannten Standards.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns bestens.

Freundliche Grüsse
Swiss Medtech



Daniel Delfosse
Vizedirektor



Barbara Mettler
Expertin für Nachhaltigkeit



Grands-parents pour le climat Suisse

1000 Lausanne

Suisse

secretariat@gpclimat-info.ch

Département de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication

DETEC

A l'attention de M. Albert Rösti, conseiller
fédéral

3003 Berne

Lausanne, le 15 octobre 2024

Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ – consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

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.

Nous constatons avec une très grande inquiétude que la compétence législative pour une meilleure protection du climat n'est pas exploitée.

Pour que l'ordonnance sur le CO₂ soit efficace, il est essentiel d'apporter les modifications suivantes, mentionnées ci-dessous, à la présente révision partielle.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, nos salutations distinguées.

Pour le comité des Grands-parents pour le climat suisse

Marine Schneider-Frau

Secrétaire pour les Grands-parents pour le climat Suisse

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen

Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zuteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen

dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

*b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;***

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen
5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat *sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement)*.

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (*autorisierte A6.4ER*) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden

(Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheidung zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion mit erfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-

Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den

anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird

dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationsatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationsatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2012~~ Prozent.

3 Der Kompensationsatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;
- b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;
- c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;
- d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;
- e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;
- f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsvermindierungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsvermindierungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO2-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
 - b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
 - c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
 - d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
 - e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*
- 3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages **in der Schweiz** ist beim BAFU einzureichen.*
- 4(neu) **Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.***

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktsetzung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen *bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen* höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. *Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.*

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilsfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

f die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall.

Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW~~;*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmaßes' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter

https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt,

variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert

würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungs-schäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Stellungnahme der KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit zur Revision der CO₂-Verordnung und zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen

Bern, 15.10.2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Yves Chatton
Geschäftsführer
KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

KLUG / CESAR / COTAS
Aarberggasse 61
3001 Bern
031 328 58 64
info@klug-cesar.ch

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich *an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.*

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

*Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Herr Bundesrat Albert Rösti

Kochergasse 6

3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Lyssach 15.10.2024

Stellungnahme zur Totalrevision der CO₂-Verordnung (SR 641.711)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Wir möchten Ihnen hiermit unsere Anliegen im Zusammenhang mit der laufenden Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung) zukommen lassen. Für die detaillierten Anträge verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS).

Als unabhängige Akteure im Schweizer Autohandel sehen wir uns durch die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung mit wesentlichen Herausforderungen konfrontiert. Wir schätzen die Bemühungen um den Klimaschutz, fordern jedoch Anpassungen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und das Level Playing Field mit der Europäischen Union zu sichern.

Handelbarkeit von CO₂-Emissionen (Art. 23 Abs. 1)

Der aktuelle Vorschlag zur Handelbarkeit von CO₂-Emissionen ist unzureichend. Es ist notwendig, dass CO₂-Emissionswerte flexibler zwischen Importeuren handelbar sind. Die derzeitige Regelung, die den Handel nur für Einzelfahrzeuge vorsieht, verursacht einen erheblichen bürokratischen Aufwand. Es sollte möglich sein, CO₂-Mengen innerhalb eines Kalenderjahres zu übertragen. So könnten wir als Importeure emissionsärmere Fahrzeuge vergünstigt anbieten und so den Umweltzielen ohne staatliche Subventionen näherkommen. Dieser Schritt würde sowohl den administrativen Aufwand reduzieren als auch zu einer effektiveren Emissionsreduktion beitragen.

Anreize für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge (Art. 26c)

Der Vorschlag enthält zu wenig Anreize für den Import von emissionsarmen Fahrzeugen wie Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen. Die EU bietet in diesem Bereich deutlich mehr Unterstützung, was uns in der Schweiz benachteiligt. Wir fordern daher eine Anpassung der Verordnung, um ähnliche Anreize zu schaffen, wie sie in der EU bestehen. Insbesondere sollte der Anteil von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen stärker berücksichtigt werden. Dies würde uns helfen, die Investitionen in emissionsarme Fahrzeuge zu fördern und langfristig die Flottenziele zu erreichen.

Gleichbehandlung von Klein- und Grossimporteuren (Art. 146af)

Die geplante Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Großimporteuren ist problematisch. Die vorgeschlagene Übergangsfrist, die nur Kleinimporteuren zugutekommt, schafft unfaire Wettbewerbsbedingungen. Für den Markt und unsere Planungssicherheit ist es entscheidend, dass alle Importeure dieselben Bedingungen haben. Eine rückwirkende Anwendung der neuen CO₂-Vorgaben würde zudem zu erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten führen, da viele Fahrzeuge bereits bestellt und kalkuliert sind. Wir fordern daher ein Inkrafttreten der Verordnung ohne Rückwirkung und für alle Akteure gleichzeitig. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.

Berechnung der Zielvorgabe (Anhang 4a)

Die Berechnung der CO₂-Zielvorgaben, insbesondere für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, ist nicht ausreichend an die Realität angepasst. Die strikten Emissionsvorgaben und die zweigeteilte Berechnung nach Fahrzeuggewicht sind praxisfern und schaffen unnötige Unsicherheiten. Wir fordern eine Anpassung, die die steigende Verbreitung von Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen stärker berücksichtigt und realistischere Zielwerte setzt, die den technologischen Fortschritt und die Marktgegebenheiten reflektieren.

Fazit

Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung führt zu erheblichen Nachteilen für den Schweizer Fahrzeugmarkt. Wir fordern eine pragmatische und faire Umsetzung der CO₂-Regelungen, die es uns ermöglicht, weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Umweltziele zu erreichen. Eine stärkere Orientierung an den EU-Regelungen ist unerlässlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,

Vogels OFFROADS AG Schachenstrasse 54 3421 Lyssach

André Vogel Inhaber



Bettina Dürr
Fastenaktion
Alpenquai 4
6002 Luzern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Luzern, 15.10.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Vielen Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Die Schweiz ist in Bezug auf die Umsetzung der Pariser Klimaziele nicht auf Kurs. Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das CO2-Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist es aus Sicht von Fastenaktion, dass der Bundesrat nun seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese in der weiteren Behandlung der Vorlage zu berücksichtigen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

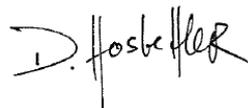
Bettina Dürr



Programmverantwortliche Klimagerechtigkeit

Fastenaktion

Daniel Hostettler



Leiter Internationale Programme

Fastenaktion

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Die Vernehmlassungsantwort von Fastenaktion basiert auf derjenigen der Klima-Allianz, deren Mitglied Fastenaktion ist. Wir heben im Teil 1 hervor, welche Änderungsvorschläge aus Sicht und Praxis von Fastenaktion von besonderer Wichtigkeit sind. Im Teil 2 führen wir sämtliche weiteren Änderungsvorschläge, wie sie von der Klima-Allianz eingegeben wurden, auf.

Teil 1

3. Abschnitt: Inlandanteil und Richtwerte für die Emissionsverminderung in einzelnen Sektoren

Art. 4b Grundsatz

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art. 5, Abs. 1 Anforderungen

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Art. 6, Abs. 2 Validierungsstelle

Begründung: Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen

Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

1. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen
2. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Begründung: Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsförderung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;
 - b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;
 - c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;
 - d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;
 - e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.
- 3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages *in der Schweiz* ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

Teil 2

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

3. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
4. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
5. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

- 6. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 7. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheidung zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtarif. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Newagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer*

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...
e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.
...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen.

Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

*c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktsetzung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Markchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~**Bürgschaftswürdigkeit** glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer

Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüßen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilsfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW~~;*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

Par email vnl-klima@bafu.admin.ch

Granges-Paccot, 16 octobre 2024

Procédure de consultation
Dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure
à 2024

Monsieur le Conseiller fédéral,

Groupe E soutient la transition énergétique et climatique et salue les différents programmes en place, dont la mise en œuvre des dispositions en consultation.

La transition énergétique et climatique ne pourra pas se réaliser sans la mise en place de solutions innovantes notamment dans la recherche d'alternatives aux carburants fossiles et dans le stockage d'énergie. Ainsi, Groupe E s'engage avec conviction dans la production d'hydrogène à 100% renouvelable. Il y a tout juste un an, elle a inauguré un site de production d'hydrogène vert à Schiffenen, le premier de ce type en Suisse.

Cette production locale et renouvelable contribue à la décarbonation de l'industrie et des transports. A terme, l'hydrogène est également appelé à jouer un rôle dans le stockage de l'électricité et contribuer à la sécurité d'approvisionnement de la Suisse en hiver.

Les enjeux que nous rencontrons sont trop importants pour priver une solution prometteuse telle que l'hydrogène des différentes mesures de soutien prévues, notamment celle prévue à l'art. 113 c OCO₂. Cette disposition doit dès lors être adaptée pour que l'hydrogène puisse également être soutenu.

Droit au soutien

¹ ~~1 Ont droit à l'encouragement les installations de production de gaz renouvelables nouvelles ou faisant l'objet d'un agrandissement notable, qui produisent du gaz par fermentation de biomasse et le transforment ensuite en biométhane.~~

Pour le surplus, Groupe E renvoie à la prise de position de l'Association des producteurs de H₂ en ce qui concerne les enjeux relatifs à cette ressource.

En outre, les programmes en place sont organisés de manière limitée dans le temps, il convient dès lors d'assurer la continuité et la cohérence des mesures au fil des différentes révisions législatives successives. Avec l'entrée en vigueur imminente de

Secrétariat général

Isabelle Dougoud
Conseils Juridiques et Affaires
régulatoires
T +41 26 352 54 02
isabelle.dougoud@groupe-e.ch

Groupe E SA
Route de Morat 135
1763 Granges-Paccot

groupe-e.ch

la loi pour l'électricité, notamment les nouvelles dispositions relatives aux gains d'efficacité (art. 46b LEné), ce besoin de cohérence et de pragmatisme prend davantage d'ampleur et implique une vision globale des programmes en place, des objectifs clairement définis dans chaque programme et des modalités de mise en œuvre pratiques.

Pour le surplus, nous renvoyons volontiers à la prise de position de l'AES.

Nous vous remercions pour l'attention portée à ce qui précède et vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, nos respectueux messages.

Groupe E

BLS Cargo AG, Bollwerk 27, 3001 Bern, Schweiz

An:

Bundesrat Albert Rösti
Gesamtbundesrat
Bundesamt für Umwelt

Elektronisch an vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 14.10.2024

Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Bezugnehmend auf das Schreiben von Herrn Bundesrat Rösti vom 26. Juni 2024 möchten wir uns für die Möglichkeit bedanken, innerhalb der Adressatengruppe *interessierte Kreise* an der Vernehmlassung zur neuen CO₂-Verordnung (CO₂V) teilzunehmen. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr leisten wir bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen in der Schweiz. Daher fühlen wir uns verpflichtet, unsere Stellungnahme zum Verordnungsvorschlag dahingehend zu formulieren, dass die darin vorgesehenen Bestimmungen auch in Zukunft wirkungsvolle CO₂-Reduktionen im Schienengüterverkehr ermöglichen.

Kurzbeschreibung Unternehmenstätigkeiten:

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur umweltschonenden Beförderung von Gütern. Um zusätzlich Warenströme von der Strasse auf die Schiene zu verlagern (und dadurch einen Beitrag zur CO₂-Reduktion des Sektors Verkehr der Schweiz zu leisten), sind neben einer gut unterhaltenen und gemanagten Infrastruktur vor allem Instrumente gefragt, welche den Systemnachteil der Bahn gegenüber der Strasse punktuell und auf die einzelne Transportleistung bezogen bis zu einem gewissen Grad ausgleichen können. Ein solches Instrument wurde mit dem Kompensationsmechanismus geschaffen. Mit diesem können wir unser Kerngeschäft, das Führen von Ganzzügen, ideal ergänzen, indem wir zusätzliche Gütertransporte von der Strasse akquirieren und verlagern können. Diese Akquisition gelingt nur, wenn wir die jeweils auf den einzelnen Verkehr bezogenen Nachteile eines Bahntransportes dank den zusätzlichen und in Aussicht gestellten Mitteln aus den CO₂-Bescheinigungen gewissermassen beseitigen können. Das Instrument der CO₂-Kompensation ermöglicht uns, Verkehre zu fahren, die wir ohne Unterstützung nicht fahren könnten.

Eine Verlagerung ist dann von Dauer, wenn der Verkehr bezüglich Flexibilität, Qualität und Preis konkurrenzfähig gegenüber dem Strassentransport etabliert werden kann. Dies verlangt

ein hohes Mass an vorausschauender Planung und Ressourcenbereitstellung. Die meisten Produkte brauchen daher einen längeren Förderzeitraum und möglichst gleichbleibende Rahmenbedingungen, um Bestand zu haben. Dass wir bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Treibhausgasreduktion dank der zusätzlichen Transportverlagerung realisieren können, hängt mit dem Vertrauen zusammen, welches wir über die Jahre in den Kompensationsmechanismus und in die stabilen Programmvorgaben aufbauen konnten.

Unsere Anliegen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz:

Grundsätzlich begrüssen wir die in der revidierten CO₂-Verordnung aufgeführten Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz. Namentlich scheint uns wichtig, dass der Kompensationsmechanismus bestehen bleibt und keine zeitliche Begrenzung verankert wurde. Es ist uns bewusst, dass das CO₂-Gesetz mit der Zielsetzung in Artikel 3 die Periode von 2025 bis 2030 regelt. Dennoch sind wir der Meinung, die im Gesetz beschriebenen Instrumente seien so angelegt, dass sie über das Jahr 2030 hinaus wirken sollen und einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Zwischenziele 2040 und des Netto-Null-Ziels 2050 des Klima- und Innovationsgesetzes leisten werden. In diesem Sinne bitten wir um folgende Ergänzungen bzw. Präzisierungen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz, dem vorliegenden Entwurf der CO₂-Verordnung:

1. Verankerung von Kompensationssätzen über 2030 hinaus (mind. bis 2035)

Nur durch die Festlegung eines Kompensationssatzes werden die Treibstoffimporteure auch tatsächlich verpflichtet, den Kompensationsmechanismus gemäss *Artikel 28b und 28c CO₂G* anzuwenden. *Artikel 89 Absatz 3 CO₂V* regelt den Kompensationssatz. Im Verordnungsentwurf werden jährlich linear steigende Kompensationssätze von 25% für 2025 bis 50% für 2030 vorgeschlagen (somit jährlich 5% höhere Kompensationspflicht). Wir gehen davon aus, dass die vorgeschlagenen Sätze mit der Zielerreichung einer 50% geringeren Treibhausgas-Gesamtemission gegenüber 1990 (*Artikel 3 Absatz 1 CO₂G*) abgeglichen sind. Insofern unterstützen wir die Festlegung und die Höhe der Kompensationssätze von 2025 bis 2030.

Es braucht jedoch bereits heute eine weiterführende Verpflichtung der Treibstoffimporteure, die treibhausgasreduzierenden Projekte weiterzuführen. Der Kompensationsmechanismus hat sich als praxistaugliches Instrument erwiesen, um bedeutende zusätzliche CO₂-Reduktionen quer durch verschiedene Branchen bei Unternehmen unterschiedlicher Grösse zu ermöglichen. Allen gemeinsam dürfte aber sein, dass sie Planungssicherheit mit einem zeitlichen Horizont von mindestens zehn zusätzlichen Jahren benötigen. Wenn wir uns als Unternehmen zur Realisierung eines CO₂-Reduktionsprojektes innerhalb des Kompensationsmechanismus entschliessen, müssen wir eine bedeutende Vorleistung erbringen. Diese umfasst zusätzliche Planung, den Aufbau zusätzlicher Ressourcen und letztlich – da es sich immer um ein Ex-post-System handelt – den Umgang mit einem zusätzlichen unternehmerischen Risiko, das sich aus der nachträglichen Ausstellung von Bescheinigungen ergibt, die jeweils ausschliesslich die exakt dokumentierte, nachverfolgbare Wirkung unter Einhaltung aller Projektkriterien umfasst. Aus unserer Sicht ist dieser Mechanismus zielführend, da keine Mitnahmeeffekte finanziert werden und unternehmerische Freiheiten in der Realisierung der Reduktionswirkung innerhalb der Projekt-/Programmvorgaben zugestanden werden. Dennoch benötigen wir bei den

Rahmenbedingungen – dem Weiterführen des Kompensationsmechanismus – mehr Planungssicherheit. Diese ergibt sich aus einer Festlegung der Kompensationssätze bis mindestens 2035. Wir könnten uns vorstellen, dass der Kompensationssatz ab 2031 jährlich weiter linear steigt, aber womöglich mit einem moderateren Anstieg (z.B. um 2% bis 3% pro Jahr).

Antrag:

Artikel 89 Absatz 3 CO₂ wird **wie folgt ergänzt (in ROT)**:

³ Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
- g. für das Jahr 2031: 52.5 Prozent;
- h. für das Jahr 2032: 55 Prozent;
- i. für das Jahr 2033: 57.5 Prozent;
- j. für das Jahr 2034: 60 Prozent;
- k. für das Jahr 2035: 62.5 Prozent.

2. Kompensationssatz im Inland deckt mindestens inländische Projekte und Programme ab

In *Artikel 89 Absatz 2* CO₂ wird der Kompensationssatz im Inland geregelt. Dieser wurde von bisher 15% (ab 2022) im neuen Verordnungsentwurf auf 12% ab 2025 abgesenkt (-3%-Punkte). Wir gehen davon aus, dass der vorgeschlagene Kompensationssatz in Anbetracht der im Inland registrierten Projekte und Programme bemessen wurde. Dennoch sind wir der Meinung, dass im Inland realisierte und bescheinigte Treibhausgasreduktionen immer Vorrang haben sollten und die Treibstoffimporteure zu deren Abnahme verpflichtet werden müssten. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Treibhausgasemissionen sollen «in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz» erfolgen, so lautet *Artikel 3 Absatz 2* CO₂. Die Bestimmung wurde kontrovers diskutiert, weil ein konkreter Anteil fehlte. Nachdem Bundesrat Röstli die Grösse von «zu etwa Zweidritteln» nannte, wurde der Artikel in der heutigen Form im Gesetz verankert. Das Gesetz gibt demnach Inlandmassnahmen den Vorrang. Aus unserer Sicht wäre es stossend, wenn das wichtige Instrument des Kompensationsmechanismus den Sektor Verkehr nicht verpflichten würde, sämtliche im Inland bescheinigten Verminderungen auch abnehmen zu müssen.

- Da der Kompensationsmechanismus auch im Inland nur unwirtschaftliche Massnahmen fördert und dies ausschliesslich in der Höhe der CO₂-Reduktionswirkung, setzen die Teilnehmer bevorzugt jene Projekte um, die im Verhältnis zu den ungedeckten Kosten eine hohe Wirkung aufweisen. Damit werden die Fördergelder effizient eingesetzt (hohe Wirkung pro Förderfranken). Zudem erzielen die Projekte oft viel höhere indirekte Treibhausgasreduktionen bei vor- und nachgelagerten Prozessen / Tätigkeiten innerhalb oder ausserhalb der Schweiz. Dies verbessert die Förderquote nochmals.
- Die Qualität von Verminderungsmassnahmen in der Schweiz ist sehr hoch, weil die zugrundeliegenden Daten und die sich daraus ergebenden Reduktionen direkt in der Schweiz von zugelassenen Prüfinstituten verifiziert werden und durch die Behörden einsehbar sind. Zudem besteht keine Gefahr von Doppelzählungen bei der Übertragung in das Treibhausgasinventar der Schweiz.
- Die zusätzlichen Massnahmen zur Treibhausgasreduktion setzen immer Innovationen voraus (in Prozessen, Technologien etc.). Es ist sinnvoll, wenn diese Innovationen möglichst auch in der Schweiz stattfinden. Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht ist eine Finanzierung der im Inland ergriffenen Treibhausgasreduktionsmassnahmen mit Geldern von Schweizer Autofahrern sinnvoll.

Antrag:

Artikel 89 Absatz 2 CO₂ wird **wie folgt ergänzt (in ROT)**:

² Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 12 Prozent.

Übersteigen die ausgegebenen nationalen Bescheinigungen (für im Inland umgesetzte Massnahmen) die 12 Prozent des Kompensationssatzes, müssen die darüber hinaus verfügbaren nationale Bescheinigungen prioritär bis zur Erfüllung der Kompensationspflicht gemäss Absatz 3 angerechnet werden.

3. Beibehaltung der Vorgaben aus registrierten Projekten/Programmen nach 2030

Die aktuell registrierten Projekte und Programme sind bis 2030 zugelassen (*Artikel 8b Absatz 1 der bestehenden Verordnung*). Neu soll die Einreichung von Projekten und Programmen durch die Validierungsstelle erfolgen und nicht mehr über den Gesuchsteller selbst (*Artikel 7 Absatz 1 des Verordnungsvorschlages*).

Diese Änderung macht aus unserer Sicht nur Sinn, wenn dadurch Prozesse vereinfacht werden, ohne dass heute geltende Vorgaben von bereits registrierten Projekten und Programmen infrage gestellt werden. Für die Projekt- und Programmteilnehmer ist besonders wichtig, dass sie heute mit zuverlässigen, stabilen Rahmenbedingungen planen können. Dazu gehört primär, dass die Regeln bestehender Projekte und Programme weiterhin gelten. Die Vorgaben wurden in der Vergangenheit bereits validiert und durch die Behörden in Form eines registrierten Projektes oder Programmes zur Treibhausgasverminderung freigegeben. Die Teilnehmer haben ihre Massnahmen (mit allen Konsequenzen daraus) auf dieses Regelwerk ausgelegt. Eine Mittel- und Langfristplanung über 2030 hinaus ist heute nur möglich, wenn die bereits verfügbaren Vorgaben beibehalten werden. Eine solche

Planung ist bereits heute notwendig, um einen bedeutenden Beitrag an Treibhausgasreduktionen aus dem Kompensationsmechanismus nach 2030 sicherstellen zu können.

Antrag:

Daher beantragen wir folgende Ergänzungen (in ROT)

Art. 7 Abs. 1

¹ Wer für ein Projekt oder ein Programm Bescheinigungen beantragen möchte, muss dem BAFU über die Validierungsstelle ein Gesuch um die Beurteilung der Eignung für die Ausstellung von Bescheinigungen einreichen. Das Gesuch umfasst die Projekt- oder Programmbeschreibung und den Validierungsbericht.

² Bereits registrierte Projekte und Programme, die bis 2030 als geeignet befunden wurden, können nahtlos weitergeführt werden. Hierzu bedarf es eines Gesuchs um Weiterführung. Unveränderte Vorgaben im Projekt- und Programmbeschrieb sowie weitere Bestimmungen, welche sich aus Auflagen des Bundesamtes für Umwelt ergeben haben und bereits als verschärfende Vorgaben Anwendung gefunden haben, müssen nicht neu validiert werden.

³ Die Kreditierungsperiode für Projekte oder Programme im Inland, die nach 2030 zur Aufnahme oder Weiterführung eingegeben werden, wird bis zum 31. Dezember 2035 verlängert.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit unserer Stellungnahme und stehen selbstverständlich für Rückfragen jederzeit zu Ihrer Verfügung.

Freundliche Grüsse

BLS Cargo AG

Dr. Dirk Stahl
CEO

Dr. Dirk Pfister
Leiter Produktmanagement / Vertrieb, Stv.
CEO

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

Per Email: Verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch

Basel, 14. Oktober 2024

Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Dachverband metal.suisse fördert die Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise in der Schweiz und setzt sich für den Materialkreislauf der metallischen Werkstoffe ein. Wir sind überzeugt, dass wir mit unserer Bauweise und unseren Materialien einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz leisten können. Recyclingmaterialien sind in unserer Bauweise heute Standard. Unsere Bauweise ist einzigartig und besonders geeignet, die Konzepte der Weiter- und Wiederverwendung von Gebäuden und Bauteilen umzusetzen und zu fördern.

metal.suisse unterstützt die vorgeschlagene Umsetzung des CO₂-Gesetzes nach 2024. Eine stufenweise Reduktion der Allokationen im EHS-System ist notwendig, um CO₂-intensive Industrien nicht übermässig zu belasten. Die Förderung von Dekarbonisierungsmassnahmen und inländischer Biogasproduktion wird befürwortet. Frühzeitige Auszahlungen der Fördermittel sind für die Investitionssicherheit wichtig. metal.suisse fordert zudem geeignete Massnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen gegenüber internationalen Konkurrenten, sei dies in Form eines Grenzausgleichsmechanismus oder in Form von Klimaclubs .

Generelle Anmerkungen

metal.suisse unterstützt grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes nach 2024.

Entscheidend ist, dass die neuen Vorschriften stabile Rahmenbedingungen schaffen, langfristige Investitionen absichern und faire Wettbewerbsbedingungen sowohl national als auch international gewährleisten. Ohne verlässliche Planung, ausreichende klimaneutrale Energiequellen

und eine effektive CO₂-Transportinfrastruktur, die auch von anderen Industriezweigen genutzt werden kann, sind langfristige und kostspielige Projekte nur schwer umsetzbar.

Für metal.suisse sind in der Schweiz internationale wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen unerlässlich, um die technischen und logistischen Herausforderungen im Rahmen der Klimaschutzmassnahmen zu bewältigen. Dies betrifft insbesondere auch Zukunftstechnologien wie die Abscheidung, Speicherung und Nutzung von CO₂ (CCUS).

In diesem Zusammenhang setzt sich metal.suisse für die Einführung von branchenspezifischen Schutzmassnahmen für Metalle wie Stahl oder Aluminium ein, um inländische Produzenten vor ausländischem Konkurrenzmaterial zu schützen, welches die strengen Umweltauflagen nicht erfüllt. Diese Instrumente könnten in Form von Klimaclubs umgesetzt werden, wie die OECD sie vorschlägt. Auch ein Grenzausgleichsmechanismus an der Grenze (CBAM) könnte dies korrigieren, sollte jedoch Konstruktionsfehler wie beim EU-CBAM vermeiden. Ohne solche Instrumente besteht die Gefahr, dass die Produktion ins Ausland verlagert wird, was zu höheren globalen CO₂-Emissionen führen würde.

Um die Technologien zur Dekarbonisierung des metallischen Materialkreislaufs in den nächsten zehn Jahren aufzubauen, werden Investitionen in Höhe von mehreren hundert Millionen Franken pro Produktionsstandort benötigt. Daher begrüssen wir ausdrücklich, dass die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten nicht mehr in den Bundeshaushalt fliessen, sondern gezielt zur Förderung von Dekarbonisierungsmassnahmen in Anlagen im EHS verwendet werden sollen. Es ist dabei entscheidend, dass diese Mittel sektorspezifisch gebunden werden, um die Anschubfinanzierung von notwendigen, aber anfangs unrentablen, Investitionen und Betriebskosten zu unterstützen.

Wir halten es zudem für richtig, das EHS-System weiterzuentwickeln und an die Regeln des EU-ETS anzupassen. Besonders begrüssen wir, dass die Ausführungsbestimmungen auch die geologische Speicherung von CO₂ einschliessen, da energieintensive Industrien (z.B. Stahl, Zement, Ziegel, etc) auf solche Lösungen angewiesen sind.

Kommentare zu den einzelnen Artikeln:

Artikel	Änderungsantrag
<p>Artikel 3 Abs. streichen</p> <p>Gemäss Art. 3 Abs. 3 des CO₂-Gesetzes wird dem Bundesrat die Kompetenz übertragen, in Übereinstimmung mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festzulegen. Der Bundesrat kann, muss aber nicht von dieser Kompetenz Gebrauch machen. Die Emissionen müssen sehr zeitnah, stark und effizient wo immer möglich reduziert werden. Für die Klimawirkung ist es nicht zentral, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Der Anreiz und Fokus muss voll auf Art. 3 Abs. 1 und Abs. 3 CO₂-Gesetz sowie den Vorgaben im KIG liegen.</p>	
<p>Artikel 10 Abs. 6</p> <p>Der Bundesrat kann vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten</p>	<p>Die nationalen Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten</p>

<p>Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf.</p>	<p>jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.</p>
<p>Artikel 66a Abs. 1</p> <p>Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs.1 Bst. c CO₂-Gesetz, wo nach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down 2.5% pro Jahr ist, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll oder umsetzbar.</p>	<p>Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).
<p>Artikel 113c ff.</p> <p>metal.suisse befürwortet die Förderung der inländischen Biogasproduktion, da Biogas in Zukunft eine vielversprechende Alternative zu den aktuell genutzten Energieträgern in den energieintensiven Industrien sein könnte. Aus diesem Grund unterstützt metal.suisse die neuen Regelungen zur Stärkung der heimischen Biogasproduktion (Art. 113c ff.).</p>	
<p>Artikel 127f</p> <p>metal.suisse begrüsst die vorgeschlagene staatliche Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen, die dem EHS unterliegen. Diese Unterstützung stärkt die laufenden Bemühungen und Planungen in der Schweizer Metallindustrie zur Umsetzung effektiver Dekarbonisierungsstrategien. Allerdings ist es problematisch, dass die Auszahlung der Fördermittel erst nach Vorlage eines Abschlussberichts erfolgt, da die verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. Angesichts der notwendigen Investitions-sicherheit unserer Mitgliedsunternehmen schlägt metal.suisse vor, Artikel 127f</p>	<p>Das BAFU zahlt die Finanzhilfen nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus bei Umsetzungsbeginn der Massnahme ganz oder zumindest teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen wieder an das BAFU zurückerstattet.</p>

<p>dahingehend zu ändern, dass die Auszahlung (oder zumindest eine Teilauszahlung) der Fördermittel bereits während der Umsetzung der Massnahmen erfolgen kann. Zu viel ausbezahlte Mittel könnten nach Abschluss der Massnahmen an das BAFU zurückerstattet werden.</p>	
<p>Anhang 8, Ziffer 1</p> <p>metal.suisse steht der vorgeschlagenen Änderung der Berechnungsgrundlage für die Allokationen im EHS (Anhang 8, Ziff. 1) skeptisch gegenüber. Der neue Reduktionsfaktor würde zu einer unverhältnismässig starken Kürzung der freien Allokationen von 2024 auf 2025 führen. metal.suisse fordert daher eine stufenweise, aber dennoch ambitionierte Reduzierung der Allokationen über den Zeitraum von 2025 bis 2030. Diese schrittweise Anpassung würde eine plötzliche und übermässige finanzielle Belastung CO2-intensiver Industrien verhindern, während gleichzeitig die notwendigen Massnahmen zur Emissionsreduktion eingeleitet werden. Ein solcher Ansatz würde es den betroffenen Unternehmen ermöglichen, weiterhin in Dekarbonisierungsprojekte zu investieren, ohne signifikante Wettbewerbsnachteile gegenüber internationalen Konkurrenten zu erleiden.</p> <p>metal.suisse kritisiert die mangelnde Verständlichkeit der Berechnungsformeln in Anhang 8, da nicht deutlich wird, in welchem Umfang die jährlichen Allokationen im EHS tatsächlich verringert werden. Zur besseren Transparenz und Nachvollziehbarkeit wäre es daher hilfreich, eine klare Darstellung des geplanten prozentualen Reduktionspfads (-X%) hinzuzufügen.</p>	<p>Anhang 8, Ziffer 1, Buchstabe a) und b)</p> <p>a) Für dieas Jahr 2025–2027: $Cap_i = [\sum\emptyset FZ + \sum\emptyset Emissionen] * [0.735 - (i - 2024) * 0.043]$</p> <p>b) Für dieas Jahre 2028–2030 2026: $Cap_i = [\sum\emptyset FZ + \sum\emptyset Emissionen] * [0.73 - (i - 2024) * 0.043]$</p> <p>c) Für das Jahr 2027: $Cap_i = [\sum\emptyset FZ + \sum\emptyset Emissionen] * [0.725 - (i - 2024) * 0.043]$</p> <p>d) Für das Jahr 2028: $Cap_i = [\sum\emptyset FZ + \sum\emptyset Emissionen] * [0.593 - (i - 2027) * 0.044]$</p> <p>e) Für die Jahre 2029 und 2030: $Cap_i = [\sum\emptyset FZ + \sum\emptyset Emissionen] * [0.591 - (i - 2027) * 0.044]$</p>

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Bei etwaigen Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Diana Gutjahr
Präsidentin

Andreas Steffes
Geschäftsführer

Elektronisch an:

vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 (Vernehmlassung 2024/57)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu obiger Vernehmlassung Stellung zu beziehen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Besonders möchten wir Sie für ihre Auswertung unserer Stellungnahme auf folgende Anliegen hinweisen, die für den VCS zentral sind:

1. Art. 26c: Verzicht auf Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen (siehe Seite 11ff)
2. Umsetzung der Realverbrauchskorrektur (Art. 10 Abs. 5 CO₂G) auf Basis der on board fuel consumption monitoring Daten (OBFCM) (siehe Seite 5)
3. Art. 14a: Angabe der Emissionen von Flugangeboten in vollständiger Form und so, dass die Vergleichbarkeit gewährleistet ist, d.h. zwingend inkl. Nicht-CO₂-Emissionen und unter Berücksichtigung der Buchungsklasse (siehe Seite 9f)
4. Art. 89: Wahl höherer Kompensationssätze für Treibstoffe um das Inlandziel des CO₂G erreichen zu können (siehe Seite 15f)
5. Art. 3 IBTV: Anpassung der Anforderungen an erneuerbare Treibstoffe an EU-Vorgaben und aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse (siehe Seite 28f)
6. Zwei der allgemeinen Bemerkungen: Einerseits die Übernahme des neusten EU-Flottenziels für schwere Fahrzeuge für 2030 ins CO₂G als Fremderlassänderung bei «Weiterentwicklung LSVA». Andererseits die Umsetzung der Verpflichtungskredite für den fossilfreien öffentlichen Verkehr und den Schienenfernverkehr ab 2025, da beide Massnahmen über eine Gegenfinanzierung verfügen (siehe Seite 3f)

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

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

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

Stellungnahme CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art. 3 wie auch Art. 89 werden Ziele gesetzt, die nicht denjenigen des KIG entsprechen und welche die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale in der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt. Würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren wiederholen, könnten die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel dazu erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des erläuternden Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art. 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, ohnehin bestehende Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit Null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar).

Art. 10 Abs. 2 Bst. b CO₂G als Fremderlassänderung bei «Weiterentwicklung LSWA»

Im Januar 2024 hat die EU die Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge für 2030 deutlich verschärft. Die EU wird diese Ziele per Mitte 2024 in Kraft setzen (siehe EU-Richtlinie 2024/1610). Da im CO₂-Gesetz diese Differenz bereits bereinigt war, steht im neuen CO₂-Gesetz nun eine veraltete Zahl (-30% statt -55% gegenüber 2020/2021). Im Dezember 2023 hat Bundesrat Rösli im Nationalrat anlässlich der Diskussion über die Minderheit Clivaz für die (damals noch voraussichtliche) EU-Zahl von -55% in Aussicht gestellt, dass der Bundesrat vorschlägt, den EU-Wert zu übernehmen, wenn der EU-Entscheid definitiv ist. Dieses ist nun gegeben, so dass bei der bereits vernehmlasseten Vorlage zu Weiterentwicklung LSWA die Prozentzahl im Gesetz anzupassen ist, damit die Schweiz nicht die mit Abstand schwächsten Vorgaben von ganz Europa hat.

Kein ersatzloser Verzicht aus finanzpolitischen Motiven

Irritiert mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat drei Massnahmen des neuen CO₂-Gesetzes bereits wieder zur Diskussion stellt. Dieses Vorgehen werden wir entschieden bekämpfen, sofern im Rahmen der Gesetzesänderungen zur Ausgabenreduktion des Bundes keine Ersatzmassnahmen mit mindestens gleich hoher CO₂-Reduktion gesetzlich beschlossen werden.

Anschubfinanzierung fossilfreier öV:

Hier ist besonders stossend, dass nun die eine Hälfte des Kompromisses umgesetzt werden soll. Die Mineralölsteuerbefreiung soll wie geplant wegfallen, während auf die Anschubfinanzierung für die Beschaffung fossilfreier Fahrzeuge verzichtet würde.

Als finanzpolitischen Beitrag möchten wir anregen, wenn schon zur breit akzeptierten Variante des CO₂-Gesetzes von 2021 zurückzukehren. Damals wurde die Anschubfinanzierung strikt Bundeskassenneutral ausgestaltet, indem die Anschubfinanzierung vollständig aus den Mineralsteuer-Mehreinnahmen finanziert wurde (Art. 48 Abs. 2bis MinÖStG des Schlussabstimmungstextes der Vorlage 17.071: «Die vom Bund durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer erzielten Mehreinnahmen sind zweckgebunden zur Förderung CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu verwenden.»). Im Sinne eines Kompromisses wäre zum Beispiel denkbar, beim Mantelerlass zur Ausgaben- und Einnahmenüberprüfung den Artikel 41a des neuen CO₂-Gesetzes um einen Absatz zu ergänzen, wonach die Ausgaben die Zusatzeinnahmen aus dem Wegfall der Mineralölsteuerrückerstattung nicht übersteigen dürfen.

Internationaler Schienenfernverkehr:

Die Ausgaben in der Höhe von maximal 30 Mio. pro Jahr sind gemäss neuem CO₂-Gesetz bundeskassenneutral, denn sie werden über Mehreinnahmen aus dem Erlös von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge finanziert (siehe Art. 37a CO₂G). Es ist deshalb unverständlich und stossend, dass in einem Paket zur Ausgabenreduktion möglichst ohne Steuererhöhungen und andere Zusatzeinnahmen eine gegenfinanzierte Massnahme abgeschafft werden soll, was dem Bund faktisch zu Zusatzeinnahmen verhilft.

Auch in einer zweiten Hinsicht besteht eine klare Ungleichbehandlung gegenüber anderen Massnahmen der Ausgabenüberprüfung. Alle anderen Massnahmen laufen in den Jahren 2025 und 2026 weiter bevor ab 2027 die entsprechenden Gesetzänderungen in Kraft treten. Das Parlament hat für den internationalen Schienenpersonenverkehr einen Verpflichtungskredit mit einer kurzen Laufzeit abschliessend genehmigt. Analog müsste der Bund auch bei allen Massnahmen mit einer gesetzlichen Kann-Formulierung vorsorglich bereits per 2025 den Parlamentsentscheid zur Finanzpolitik vorwegnehmen und auf die entsprechenden Ausgaben nicht erst per 2027 verzichten.

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-

kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO₂G)

Art. 10 Absatz 5 des CO₂G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO₂G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3,5 mal mehr CO₂ aus als deklariert (First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission (europa.eu)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT (ICCT 2024). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV: 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art. 4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art. 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf

des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertieften Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird....

Art. 5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit z.B. versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (z.B. Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder

Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwandes für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen.

Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

*2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat **sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).***

Art. 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

*b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (**autorisierte A6.4ER**) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art. 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei Mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierten Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art. 10 Abs. 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen diese wichtige Änderung sehr, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art. 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art. 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art. 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir mindestens auch bei schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind).
- Die Erleichterungen dienen einer EU-weiteren Industriepolitik, die einzelne, wenig fortschrittliche Autohersteller vor Sanktionszahlungen bewahren will. Mehrere kleinere EU-Staaten ohne eigene Automobilindustrie erfüllten die für 2025 gültigen Vorgaben bereits 2022 ohne dass sie auf die EU-weiten Erleichterungen angewiesen wären. Für Staaten wie die Schweiz, die keine Automobilindustrie besitzen, die sie schützen möchte, sind diese Erleichterungen nur mit Nachteilen in Form von zusätzlichen CO₂-Emissionen, Mitnahmeeffekten und höheren Autofahrerkosten verbunden. Als Nicht-EU-Land, das nicht Teil der EU-weiten Zielerreichung ist, ist die Schweiz frei ein für sie nachteiliges System nicht zu übernehmen.
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen für Fahrzeuge mit besonders tiefen CO₂-Emissionen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen; Importeure können sich einfacher zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen, so dass für Hersteller mit vielen elektrischen Fahrzeugen im Schweizer System faktisch bereits zu einer erheblichen Erleichterung kommt. Für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb und neu für solche mit erneuerbaren synthetischem Antrieb sind im Schweizer Recht bereits zielgerichtete Erleichterungen geschaffen worden.
- Mit dem Verzicht auf Erleichterungen bei Personenwagen, die sich an der Anzahl der verkauften Elektrofahrzeuge orientiert, kommt der Bund einer Empfehlung der Eidgenössischen Finanzkontrolle nach. Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer

Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.

- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Solange bei schweren Fahrzeugen in der Schweiz ein massiv tieferes Reduktionsziel gilt als in der EU (EU -55% bis 2030, CH -30% bis 2030) lehnen wir zusätzliche Erleichterungen ab, die Schweizer LKW-Politik noch zusätzlich von der klimafreundlicheren LKW-Politik der EU zu entfernen. Sofern bei der Vorlage zur Weiterentwicklung der LSVA als Fremderlassänderung das EU-Flottenziel von -55% ins CO₂-Gesetz übertragen worden ist, unterstützen wir die Version der Vernehmlassungsvorlage, lehnen aber weitergehende Erleichterungen für schwere Fahrzeuge in Art.26c ab.

Bei leichten Nutzfahrzeugen unterstützen wir den Vorschlag des Bundesrates zurückhaltend Erleichterungen zu gewähren ist aus folgenden Gründen angebracht: Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringend. Denn im Vergleich mit dem benachbarten Ausland sind in der Schweiz schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. In der Schweiz sind leichte Nutzfahrzeuge gegenüber LKWs finanziell besonders attraktiv sind, weil für sie keine leistungsabhängige Abgabe zu entrichten ist. Der Trend weg von LKW- hin zu Lieferwagenfahrten steht nicht nur im Widerspruch zu Klimaschutz und Energieeffizienz, sondern stellt teilweise auch eine Umgehung der LSVA und des in Anzahl LKW-Fahrten formulierten gesetzlichen Güterverlagerungsziels dar. Um die unerfreuliche Entwicklung die zunehmenden CO₂-Emissionen des Lieferwagenverkehrs durch die Zunahme der Fahrzeuge zu bremsen, sind vergleichsweise bescheidene Erleichterungen, wie sie nun vorgeschlagen werden, ein Ansatz, den wir unterstützen.

Änderungsantrag

1 Überschreitet der Anteil der rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge an der Neuwagenflotte eines Grossimporteurs in den Jahren 2025 und 2030 die folgenden Prozentsätze, so wird bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte im betreffenden Jahr eine Verminderung in der Höhe nach Absatz 2 gemacht:

a im Referenzjahr 2025:

1. 17 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,

~~2. 6 Prozent für schwere Fahrzeuge~~

b im Referenzjahr 2030:

1. 30 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,

2. 10 Prozent für schwere Fahrzeuge

*2 Die Verminderung entspricht der Höhe der Überschreitung, höchstens aber:
a 5 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper*

b 3 Prozent für schwere Fahrzeuge

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst. a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst. f).

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art. 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen

anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art. 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2012~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt, wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und Wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art. 34a CO₂G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art. 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

*3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages **in der Schweiz** ist beim BAFU einzureichen.*

*4 **(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.***

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948³¹ ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

*c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art. 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

Das BAFU fördert die **Grund-, Aus- und Weiterbildung** von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnter Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art. 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihnen Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen **bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen** höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. **Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.**

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichem Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

<https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422->

FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilsfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht-offenlegung-20240627-de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig~~ ~~abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als~~ ~~20 MW;~~

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden

ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. *Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsbonus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art. 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger vom Markt* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote *ganzjährig betriebener* von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Stellungnahme zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst. b₃ pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art. 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die

Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~70~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinÖStV

Art. 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinÖStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~70~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Sandrainstrasse 17
CH-3007 Bern

T ++41 31 511 51 00
office@infraconcept.ch

Bern, 15.10.2024

Revision der CO₂-Verordnung Stellungnahme als Eigner eines CO₂-Kompensationsprogramms

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Firma INFRAconcept, im Jahr 2004 als Spin-Off der ETH Zürich gegründet, ist ein unabhängiger Dienstleister insbesondere im Bereich Public Management. Zu unseren Kunden zählen Bund, Kantone sowie Betreiber von Ver- und Entsorgungsanlagen. Seit 2019 sind wir Initiant und Eigner des CO₂-Kompensationsprogramms «0174 Reduktion von Lachgas-Emissionen in der Abwasserreinigung». Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision der CO₂-Verordnung (CO₂V) Stellung zu nehmen. Grundsätzlich begrüssen wir die Revision in der vorgelegten Form.

Als Programmeigner sind wir immer wieder mit der Schwierigkeit einer zu engen zeitlichen Befristung der festgelegten Kompensationssätze in Art. 89 Abs. 3 konfrontiert. Gleichzeitig werden nach Art. 5 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 der CO₂-Verordnung nur dann Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Massnahmen ohne Bescheinigungen nachweislich nicht wirtschaftlich sind.

Dauerhaft wirksame Massnahmen zur Emissionsminderungen erfordern bei Infrastrukturanlagen meist hohe Investitionen. Vorgelagert ist eine längere Zeitdauer mit Wissenstransfer, Projektentwicklung, Kreditgenehmigung und Bewilligungsverfahren sowie letztendlich oft eine mehrjährige Bauphase. Die enge zeitliche Befristung der Kompensationssätze schafft keine Rechtssicherheit und verunmöglicht eine Amortisierung der Investitionen innerhalb der möglichen Vertragsdauern für den Verkauf der Bescheinigungen. Die Attraktivität, wirksame und effiziente Massnahmen für die Minderung von Emissionen umzusetzen sinkt.

Die Funktionsfähigkeit des Kompensationsinstruments ist damit nur gewährleistet, wenn ein ausreichend langer Förderhorizont von mindestens zehn Jahren existiert. Entsprechend verlangen wir, dass der Kompensationssatz bis ins Jahr 2035 festgelegt wird.

Unsere Anträge im Detail:

1) Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035

Die Funktionsfähigkeit des Kompensationsinstruments ist nur gewährleistet, wenn ein ausreichend langer Förderhorizont von mindestens zehn Jahren existiert. Mit der Totalrevision des CO2G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entstanden ist eine Zeit, die für Projektentwickler von einer hohen Unsicherheit geprägt war. Entsprechend ist nun wichtig, Klarheit und Rechtssicherheit zu schaffen, damit das Kompensationsinstrument seine Wirkung überhaupt erzielen kann. Nur so können auch aufwendigere, aber dauerhaft emissionsmindernde Massnahmen umgesetzt werden.

Die Anforderung der finanziellen Additionalität (Art. 5 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 CO2V) wird zudem unerfüllbar, wenn mit einem Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nur bis 2030 gerechnet werden kann. Die enge zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft somit dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten gewährleisten soll.

Im Kontext der aktuellen Diskussionen um die angespannten Bundesfinanzen dürften neue Fördermassnahmen nach 2030 schwierig umzusetzen sein. Mit dem Wegfallen der Kompensationspflicht wäre ein Stop and Go in der Klimapolitik unvermeidbar. Das Kompensationsinstrument ist etabliert, nachweislich wirksam und hat sich bewährt. Die Fördermittel belasten den allgemeinen Bundeshaushalt nicht.

Antrag 1

Art. 89 Abs. 3

«Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- (...)
- Für das Jahr 2031: 52 Prozent
- Für das Jahr 2032: 54 Prozent
- Für das Jahr 2033: 56 Prozent
- Für das Jahr 2034: 58 Prozent
- Für das Jahr 2035: 60 Prozent»

2) Verzicht auf die Einschränkung von Programmen auf eine Technologie

Die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist zu restriktiv, in Programmen zusammengefasste Projekte sollten in Bezug auf die eingesetzten Technologien lediglich gleichartig sein. In unserem Programm setzen wir auf vier unterschiedliche Massnahmen zur Reduktion der Lachgasemissionen in der Abwasserentsorgung, die je nach Anlagentyp und Verfahrensschema zum Einsatz kommen. Die eingesetzten Technologien bewegen sich dabei von der thermischen Oxidation über Steuer- und Regelloptimierungen bis zur Düngerproduktion (Haber-Bosch-Verfahren). Das Monitoring und die Aufnahmekriterien sind aber bei allen eingesetzten Massnahmen/Technologien nahezu identisch und können im Rahmen der Verifizierung einfach gemeinsam überprüft werden. Bei einer strikten Trennung von Technologien in verschiedene Programme wäre unser Programm nicht zustande gekommen. Die Risiken als Programmentwickler und die finanziellen Aufwendungen für Validierung, Verifizierung, Registrierung und Kommunikation wären zu hoch gewesen.

Eine Vereinfachung kann erreicht werden, wenn sich Programme an den 20 Technologiebereichen orientieren müssen, welche die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU den Programmen aktuell zuordnet. Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S. 17) Technologien umfassen, dass sich präzise Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und kein unverhältnismässiger Mehraufwand bei der Prüfung entsteht. Die eingesetzten Technologien in unserem Programm orientieren sich an einem Technologiebereich. Entsprechend konnte die Forderung nach präzisen Aufnahmekriterien, einheitlichem Monitoring und einfacher Prüfung erfüllt werden.

Antrag 2

Art. 5a, Abs. 1 lit. b

«in der Programmbeschreibung eine Technologiebereich festgelegt wird und alle Projekte diesem Technologiebereich angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören einsetzen;»

3) Verzicht auf die strikte Forderung nach Messung der Emissionsverminderungen

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen genau über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrössen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen.

Der Erläuternde Bericht (EB, S. 17) relativiert, anstelle von Messungen könnten auch Modelle verwendet werden, und Ergebnisse aus Umfragen könnten mit repräsentativen Stichproben belegt werden. Das ist schon mit der heutigen Formulierung gängige Praxis. Die vorgeschlagene Ergänzung führt deshalb lediglich zu Rechtsunsicherheit, weil sie dem Regulator Spielraum lässt, nach Gutdünken von der strikten Forderung nach Messungen abzurücken.

Antrag 3

Art. 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1

~~«nachweisbar und quantifizierbar sind und mittels Messungen bestätigt werden.»~~

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Dr. Stefan Binggeli
Inhaber

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben 26. Juni 2024

Zürich 16. Oktober 2024
Bearbeiter/in Martin Rahn
Direktwahl 044 217 41 69
E-Mail martin.rahn@carbura.ch

Vernehmlassung zur CO₂ - Verordnung und zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, zu den Änderungen der CO₂-Verordnung teilnehmen zu dürfen, danken wir Ihnen bestens. CARBURA ist die Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe. Unsere Hauptaufgabe ist die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit diesen wichtigen Energieträgern, die rund die Hälfte des aktuellen Energiemixes in der Schweiz erbringen. Die Versorgungssicherheit der Bevölkerung ist ein Auftrag aus der Verfassung und dem Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung (Landesversorgungsgesetz). Deshalb sind Umweltmassnahmen so auszugestalten, dass der Versorgungsauftrag nicht gefährdet ist.

1. Grundsätzliches zur CO₂-Verordnung

Umweltschutz ist dann erfolgreich und sinnvoll, wenn die Massnahmen breit akzeptiert und pragmatisch in der Anwendung sind.

Wir konzentrieren uns in unserer Stellungnahme deshalb auf einen einzigen Punkt, der die Pflichtlagerhaltung zentral betrifft.

Im Weiteren halten wir ausdrücklich fest, dass wir die Stellungnahme von **Avenergy Suisse** vollumfänglich unterstützen.

2. Antrag für die CO₂-Verordnung: Neuer Artikel 92c

Art. 92c (neu): *Für Flugpetrol, das bei einer Bewirtschaftung aus den Pflichtlagern genommen wird, entfällt die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen (Beimischpflicht). Es gilt auch keine nachträgliche Beimisch- oder Kompensationspflicht.*

Begründung:

Die Ausnahme begründet auf Artikel 8a des CO₂-Gesetzes ("Ausnahmen für die Gesamtverteidigung"). Sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat wurde bestätigt, dass auch die wirtschaftliche Landesversorgung zur Gesamtverteidigung gehört. Zudem wird in der Botschaft zum CO₂-Gesetz erwähnt, dass Ausnahmen für Pflichtlager im Rahmen des Landesversorgungsgesetzes (LVG) möglich seien. **Um eine Planungs- und Rechtssicherheit zu haben, ist entscheidend, dass die Ausnahme für das Flugpetrol in der CO₂-Verordnung statuiert wird.** Demgegenüber handelt sich heute bei den Ausnahmen gemäss LVG um allfällige, wohl begründete Adhoc-Entscheide des Bundesrates im Falle einer Bewirtschaftung. Da Pflichtlagerhaltung eine strategische und langfristige Aufgabe ist, müssen grundlegende Entscheide klar geregelt sein und können nicht Adhoc bei Bedarf entschieden werden.

Erneuerbares (biogenes und/oder synthetisches) Flugpetrol wird heute nur als Blend, d.h. bereits mit fossilem Flugpetrol gemischt, importiert. Es findet in den Tanklagern - nicht zuletzt aus Gründen der Qualitätssicherung - kein Blending bei der Auslagerung an die Flughäfen statt. Deshalb gibt es in keiner Tankanlage, wo Flugpetrol-Pflichtlager gehalten werden, Tanks mit reinen (d.h. unvermischten) erneuerbaren Flugtreibstoffen. Würde die Beimischpflicht auch für Pflichtlagerware gelten, müssten in all diesen Tankanlagen ein Teil der Pflichtlager mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen gelagert werden, da ein Blending bei der Auslagerung wegen der Qualitätsvorgaben nicht möglich ist. Dies würde einerseits die Pflichtlagerhaltung unnötig verteuern und vor allem ist heute wenig bekannt über die Langzeitlagerung von Flugpetrol mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen.

Die von dieser Ausnahme betroffenen Mengen sind überschaubar und im Vergleich zum ordentlich abgesetzten Flugpetrol sehr klein. Pflichtlager können zudem nur vom Bund, vom Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung oder vom Bundesrat (bei grösseren Mengen) frei gegeben werden.

3. Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

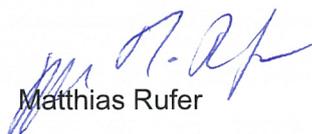
Was die IBTV betrifft, schliessen wir uns umfassend der Stellungnahme von **Biofuels Schweiz** an.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen jederzeit für Rückfragen zur Verfügung, insbesondere auch bezüglich der Auswirkung einzelner Artikel auf die Pflichtlagerhaltung.

Freundliche Grüsse



Andrea Studer



Matthias Rufer

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Basel, 09.10.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

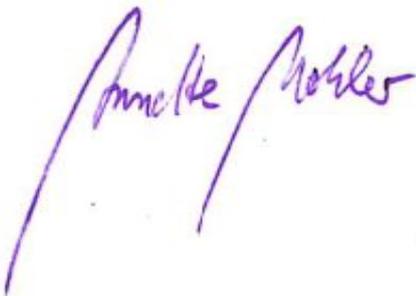
Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

terre des hommes schweiz ist eine entwicklungspolitische Organisation, die Jugendliche in Afrika, Lateinamerika und der Schweiz stärkt. Sie setzt sich für sozialen Zusammenhalt, globale Gerechtigkeit, Klimagerechtigkeit und ein menschenwürdiges Leben für alle ein. Mit ihren Partner*innen vor Ort und in strategischen Partnerschaften und Allianzen engagiert sich terre des hommes schweiz für eine starke Zivilgesellschaft. Die Jugendlichen in unseren Projekten sind bereits heute stark durch den Klimawandel betroffen, sowohl durch katastrophale Wetterereignisse (z. B. Taifun Kenneth in Mosambik), wie auch durch permanent steigende Temperaturen, grössere Dürren, Verlust der Artenvielfalt und Ernteaufschläge. Damit stellt der Klimawandel die momentan grösste Bedrohung der Menschheit und der globalen Sicherheit dar. Deshalb setzt sich terre des hommes schweiz für eine drastische Verminderung des Fussabdrucks der Schweiz ein und begrüsst die Verabschiedung der entsprechenden Gesetze.

Allerdings haben wir mit grosser Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr Annette Mokler, Entwicklungspolitische Abteilung

Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30 % Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3 % im Inland und 16.7 % im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 % der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 %, z. B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z. B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100 % erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar).

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z. B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung

zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z. B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d. im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall,

wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z. B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z. B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

- 1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:
 - b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:
 6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,
 7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.
- c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:
 5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

- 2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit z. B. versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (z. B. Elektromotoren in Kombination mit PV-Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwandes für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z. B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

- b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat. Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

- 2 *Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:*
 - n. *bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:*
 3. *die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
 4. *(neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
 5. *(neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 *Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).*

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

- 2 *Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:*
 - b. *das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei Mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheidung zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

- 4 *Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.*
- 5 *Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.*
- 5 *Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.*

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S. 3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszu-schliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind).
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen.
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das

mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30 % im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45 % im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z. B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f).

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt,

werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 *Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4 % pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5 % pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4 % beitragen müssen, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 *Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:*

- a. *eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4.4 % gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder*
- b. *eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4.4 % gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 *Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach*

Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abbeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitioniert ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500 000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 *Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:*

...

e. *einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.*

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20 % erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34 % nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung

vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35 % der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationsatz kann z. B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 *Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 2012 Prozent.*

3 *Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:*

- a. *für das Jahr 2025: 3525 Prozent;*
- b. *für das Jahr 2026: 5030 Prozent;*
- c. *für das Jahr 2027: 6535 Prozent;*
- d. *für das Jahr 2028: 8040 Prozent;*
- e. *für das Jahr 2029: 8545 Prozent;*
- f. *für das Jahr 2030: 9050 Prozent.*

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50 % zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Ordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Inland des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leistungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

- a. *Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können*

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

- 1 *Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes entsprechen.*
- 2 *Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:*
 - a. *Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
 - b. *Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
 - c. *Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
 - d. *Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
 - e. *Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*
- 3 *Das Gesuch um Leistung eines Beitrages in der Schweiz ist beim BAFU einzureichen.*
- 4 *(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.*

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

- 1 *Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:*
 - ...
 - b. *die Betreiber der Anlagen zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

- 1 *Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:*
- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
 - a bis (neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
 - b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
 - c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*
-

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken, bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z. B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

- 1 *Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:*
- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
 - b. die Darlehensnehmerin ihre Kreditbürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*

c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z. B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

E Wertschöpfung und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider*innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich. Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

- 1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.*
- 2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.*
- 3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.*
- 4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.*

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z. B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschrieben Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 *Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen.*

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1.2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z. B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 *Am xx.yy. 2025 treten in Kraft*

...

f *die Artikel 92a und 92b*

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsvermindierungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:
- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien oder Information und Beratung;

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7 des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumenten. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65 % bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40 %).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40 % kaufen muss, als wenn die Minderung 80 % beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

- a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;
- b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4 Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

- g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.
- h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

- 1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ganzjährig betriebener von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...
- 2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:
 - a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge
 - ...
- 3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampferformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungsquotienten für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65 % gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50 % Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65 % tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70 – 90 % tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. *der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 4065 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. *der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft mindestenshöchstens 25 Prozent mehrweniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- ...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

- 1 *Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:*
- a *der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 4065 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
 - b *die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft mindestens höchstens 25 Prozent weniger mehr belasten als fossiles Benzin; und...*

SSH Senke Schweizer Holz, Bahnhofplatz 1, 2502 Biel
PBS Puits de CO₂ bois suisse, Place de la Gare 1, 2502 Bienne

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klimapolitik
3003 Bern

Biel/Bienne, 16. Oktober 2024

Vernehmlassung 2024/57

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne möchten wir im Namen des Vereins Senke Schweizer Holz die Gelegenheit ergreifen, uns im Rahmen der Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung zu den klimapolitischen Instrumenten zu äussern.

Als Eigner eines seit 2014 erfolgreich laufenden Kompensationsprojektes begrüßen wir die vorliegenden Ausführungsbestimmungen zur Sicherstellung der Fortführung der klimapolitischen Instrumente aus dem CO₂-Gesetz.

Die kontinuierliche Steigerung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure ist wichtig, zumal die Emissionsziele im Bereich Verkehr heute (noch) nicht erreicht sind (Art. 89 Abs. 3). Die Senkung des inländischen Kompensationssatzes von 15% auf 12% (Art. 89 Abs. 2) können wir angesichts des begrenzten Kompensationsaufschlags von 5 Rappen pro Liter und des beschränkten Zeithorizontes zur Entwicklung neuer Projekte verstehen, ist jedoch nicht im Sinne des CO₂-Gesetzes, gemäss welchem die Verminderung der Treibhausgasemissionen in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz erfolgen soll (Art. 3 Abs. 2).

Eine langfristige Investitionssicherheit ist vor allem in der Industrie eine sehr wichtige Voraussetzung, um nachhaltig wirkende Massnahmen umsetzen zu können. Der aktuell gebotene Zeithorizont von fünf Jahren ist sehr kurz für die Umsetzung neuer Massnahmen, die grosse Investitionen benötigen. So ist zu befürchten, dass die Investitionsmassnahmen gegen Ende des Kompensations-Instrumentes allmählich abnehmen werden. Wir hoffen sehr, dass seitens des Bundes und der Politik hier bald längerfristige Aussichten geschaffen werden. So könnte beispielsweise für Kohlenstoffsinken am Ende des Kompensationsinstrumentes eine Anschlusslösung durch eine Überführung zu den Negativemissionen die nötigen Impulse für weitere langfristig wirkende Investitionen bringen.

Im Hinblick der steigenden Wichtigkeit von Negativemissionen zum Ausgleich schwer vermeidbarer Emissionen, braucht es aus unserer Sicht eine baldige nationale Regelung für deren Handhabung. Nur eine Registrierung und Abrechnung auf nationaler Ebene (z.B. im EHS mit einer eigenen «Währung») gewährleistet eine effektive Klimawirkung von Negativemissionen und verhindert Doppelzählungen

sowie Anrechnungen von nicht bilanzierbaren Emissionsverminderungen. Objektbezogene Anrechnungen werden meist der Zusätzlichkeit nicht gerecht, die nur auf nationaler Ebene festgestellt werden kann. Auch ist es wichtig, dass Bestrebungen zur Schaffung oder Beschaffung von Negativemissionen nicht als Ausgleich vermeidbarer Emissionen dienen.

Besten Dank im Voraus für die Begutachtung und Berücksichtigung unserer Anmerkungen, auch hinsichtlich der Ausarbeitung des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2030 sowie weiterer Bestimmungen im Bereich der Klimapolitik.

Mit freundlichen Grüßen



Katharina Lehmann
Präsidentin SSH



Jacqueline Oggier
Geschäftsführerin SSH

Alpiq Holding AG, Chemin de Mornex 10, CH-1001 Lausanne

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
CH-3003 Bern

Elektronisch an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Lausanne, 16. Oktober 2024

Vernehmlassung 2024/57: Alpiq Stellungnahme zur Vernehmlassung der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, zu der geplanten Revision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können.

Alpiq setzt sich mit seinem CO₂-freien Kraftwerkspark in der Schweiz aktiv für ein besseres Klima und eine gestärkte Versorgungssicherheit ein und verfolgt die Bestrebungen des Bundes zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz daher sehr genau. Mit seinem Engagement im Bereich grüner Wasserstoff ist Alpiq von den Bestimmungen im Verordnungsentwurf direkt betroffen.

Alpiq begrüsst den mit dem vorgelegten Entwurf eingeschlagenen Weg zur Erreichung der CO₂ Reduktionsziele. Insgesamt muss aus Sicht von Alpiq die Dekarbonisierung aber noch mit deutlich mehr Nachdruck verfolgt werden. Insbesondere im Bereich grüner Wasserstoff ist die Unterstützung des Markthochlaufs noch zu wenig ambitioniert, wie ein Vergleich mit EU-Märkten zeigt. Grüner Wasserstoff und dessen Derivate sind neben der direkten Elektrifizierung mittels erneuerbarer Energien wohl die wichtigsten Schlüsselemente zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz.

Der Verordnungsentwurf setzt im Bereich Mobilität bereits wichtige Impulse für eine Dekarbonisierung mittels grünen Wasserstoffs, insgesamt könnte die Verordnung aber noch mehr leisten. Insoweit möchten wir die folgenden konkreten Verbesserungen vorschlagen.

Keine Erhöhung des Schwellenwertes bei der Ausnahme der CO₂-Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Art. 87 Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

¹ Die Pflicht nach Artikel 86 Absatz 1 gilt nicht für Personen, die in den vergangenen drei Jahren Treibstoffmengen in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben, bei deren energetischer Nutzung weniger als ~~10000~~1000 Tonnen CO₂ pro Jahr ausgestossen wurden.

² Die Ausnahme von der Kompensationspflicht dauert bis zum Beginn des Jahres, in dem die CO₂-Emissionen, die durch die energetische Nutzung der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffmenge ausgestossen wurden, mehr als ~~10000~~1000 Tonnen CO₂ betragen.

Wir sehen keine plausible Begründung für eine signifikante Erhöhung des Schwellenwertes bei der Ausnahme der CO₂-Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure. Wir sind der Meinung, dass die geplante Erhöhung der Schwellenwerts um den Faktor 10 einen falschen Anreiz setzt und mit den Zielen des Gesetzes nicht vereinbar ist.

Weiterhin überrascht es, dass mit dem geplanten Wert von 10000 Tonnen CO₂ das Äquivalent von 4.2 Mio. Liter Benzin als geringe Menge im Sinne der Bestimmung angesehen werden soll. 4.2 Mio. Liter Benzin erscheinen uns als durchaus erheblich.

Der Schwellenwert sollte daher auf dem aktuellen Niveau beibehalten werden.

Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan zu beschränken

Art. 113c Förderberechtigung

¹ Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase., ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.~~

Im erläuternden Bericht wird die Beschränkung der Förderbeiträge auf Biomethananlagen dadurch begründet, dass dort der dringendste Handlungsbedarf besteht. Ausserdem wird auf die begrenzten Mittel hingewiesen. Trotzdem sind wir der Meinung, dass die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf ein spezifisches Gas beschränkt werden darf. Eine Beschränkung der Förderung auf Biomethan ist nicht zielführend, im Hinblick auf eine rasche und übergreifende Dekarbonisierung. Um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, werden verschiedene erneuerbare Gase in vielen Anwendungsbereichen zum Einsatz kommen müssen. Diese notwendige Diversität an erneuerbaren Gasen muss an dieser Stelle hinreichend reflektiert sein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen oder eine allfällige Diskussion steht Ihnen Holger Feser (holger.feser@alpiq.com) gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Alpiq Holding AG

Antje Kanngiesser
CEO

Amédée Murisier
Head Switzerland



RECOAL AG
Hardturmstrasse 161
8005 Zürich

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

per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 16.10.2024

**Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(CO₂-Verordnung, SR 641.711).**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Parlament hat am 15. März 2024 die Revision des CO₂-Gesetzes verabschiedet, welche die rechtliche Grundlage für die Einhaltung der mit dem Übereinkommen von Paris eingegangenen internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz bildet. Mit der vorliegenden Revision der CO₂-Verordnung werden die mit dem Gesetz beschlossenen Massnahmen präzisiert.

RECOAL begrüsst diese Überarbeitung der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 und bedankt sich für die Möglichkeit, als Unternehmen zu den Vorlagen Stellung nehmen zu dürfen. Die Rückmeldung beschränkt sich dabei auf die Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711). Wir haben uns an der Stellungnahme der Swiss Carbon Removal Platform (CDR Swiss) beteiligt, daher ist diese Stellungnahme als inhaltliche Ergänzung dazu zu verstehen.

Unsere Rückmeldung formulieren wir als RECOAL AG mit Sitz in Zürich. Als Climate Tech Startup verfolgen wir das Ziel, bis 2031 1'000'000 Tonnen CO₂ aus der Atmosphäre zu entfernen und in der Form von stabiler Hydrochar geologisch permanent einzulagern.

RECOAL sieht in den folgenden Punkten Klärungs- und Handlungsbedarf:

- a. Die dauerhafte Speicherung bzw. Lagerung von CO₂ im Untergrund wird im Gesetz erwähnt. Nach wie vor fehlt jedoch die explizite Erwähnung der Kohlenstoffspeicherung als Feststoff. Die Entfernung von CO₂ (engl. carbon dioxide removal CDR) aus der Atmosphäre und dessen dauerhafte Speicherung im Untergrund als Feststoff (z.B. Hydrochar) ist eine bereits heute verfügbare Technologie. Darüber hinaus bietet sie die Vorteile, dass sie lokal (z.B. in der Schweiz) umsetzbar ist und keine Investitionen in teure Infrastrukturen (z.B. Pipelines) nötig sind. Damit kann diese Technologie einen relevanten Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels im Inland gemäss Klimastrategie des Bundes leisten.

Wir ersuchen das UVEK deshalb, die **Kohlenstoffspeicherung als Feststoff verbindlich zu erwähnen**.

- b. Zur Erreichung von Netto-Null müssen die CO₂ Emissionen reduziert und die verbleibenden, schwer vermeidbaren CO₂-Emissionen durch CO₂-Entfernung ausgeglichen werden. Da die CO₂-Entfernung momentan mit höheren Kosten verbunden ist als die aktuellen CO₂-Reduktionen, bedarf es einer Preisdifferenzierung. Wir ersuchen das UVEK deshalb diese **Preisdifferenzierung in zukünftige Überlegungen einfließen zu lassen**.

- c. Regulatorische Sandboxes können einen wichtigen Beitrag leisten, neuartigen Technologien zum Durchbruch zu verhelfen.

Wir ersuchen das UVEK deshalb, **regulatorische Sandboxes in dieser Verordnung zu berücksichtigen und explizit zu erwähnen**. Zudem ersuchen wird das UVEK für die «Pionierphase» (bis 2030, siehe BAFU) die im Anhang 19 erwähnte Genehmigung und **Eintragung im Grundbuch pragmatisch anzuwenden**.

Für Fragen zur vorliegenden Stellungnahme stehen wir Ihnen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Pirmin Aregger
Co-Founder
RECOAL AG



Trimurti Irzan
Head of Partnerships
RECOAL AG

Stiftung myclimate

Pfingstweidstrasse 10, 8005 Zürich

T +41 44 500 43 50, info@myclimate.org



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 16. Oktober 2024

Revision der CO₂-Verordnung Stellungnahme der Stiftung myclimate

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, zur Revision der CO₂-Verordnung Stellung zu nehmen. Als Klimaschutzstiftung begleiten wir Unternehmen umfassend auf ihrem Weg hin zu Netto-Null. Dies beinhaltet CO₂-Berechnungen, Ausarbeitung von Klimaschutzstrategien, konkrete Massnahmenplanung zur Emissionsreduktion sowie deren Umsetzung, Klimaschutzprojekte und die Sensibilisierung / Schulung der Mitarbeitenden. Im Bereich Bildung arbeiten wir neben den Unternehmen auch mit Bildungsinstitutionen und unterstützen sie dabei, das Thema Klimaschutz in den Unterricht zu integrieren.

In der vorliegenden Revision der CO₂-Verordnung haben wir insbesondere die Artikel zu den Projekten und Programmen in der Schweiz und im Ausland sowie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung mit Interesse gelesen.

Angefügt finden Sie unsere detaillierte Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink that reads "F. Belarmino". The signature is written in a cursive style.

Geschäftsführerin myclimate Schweiz

Artikel	Korrekturvorschlag	Begründung
	<p>CO₂-Verordnung</p>	
	<p>Neue bzw. geänderte Formulierungen in rot, Vorschläge zur Streichung gestrichen und blau</p>	
Art. 4b	<p>Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind und in einem Staat durchgeführt werden, mit welchem die Schweiz eine völkerrechtliche Vereinbarung oder eine Absichtserklärung zur Durchführung von Klimaschutzprojekten abgeschlossen hat.</p>	<p>Es wäre zu begrüssen, dass die Verordnung und/oder die Erläuterungen klar festhalten, ob Art 6.4 des Paris Agreement auch für Emissionsverminderungen aus Nicht-Partnerländer (siehe Art. 1) anwendbar ist. Aus Integritätsgründen wäre zu begrüssen, wenn klar geregelt ist, dass mindestens eine Absichtserklärung vorliegen muss.</p>
Art. 5 Abs. 1 Bst. a, Anhang 2a	<p>1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch: m. den Einsatz von qualitativ unzureichender Pflanzkohle; ausgenommen ist die Verwendung von Pflanzkohle, sofern eine entsprechende Qualität sowie eine nachhaltige Produktion der Pflanzkohle und eine ökologisch verträgliche Behandlung von Bauabfällen sichergestellt ist, und darüber hinaus sofern die fürs Inland geltenden Kriterien in</p>	<p>Im Text steht eine pauschale Nicht-Akzeptanz von Pflanzkohle im Ausland. Da das Angebot von Pflanzkohle in nachgewiesenen hoher Qualität jährlich steigt, ist dieser Ausschluss per se weder wünschenswert für die zunehmende Entwicklung von permanenten CO₂-Senkenprojekten, noch ist es wissenschaftlich.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen ergänzenden Formulierung wird ein Doppelstandard vermieden, der qualitativ gleichgestellte Projekte und Programme im Ausland nicht zulassen würde.</p>

	<p>vergleichbarer Form zur Anwendung kommen.</p>	
<p>Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1</p>	<p>Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn: c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen: 1 nachweisbar und quantifizierbar sind und mittels Messungen bestätigt werden oder nach einem mittels Messungen plausibilisierten, wissenschaftlichen Modell erfolgen,</p>	<p>Die Erläuterungen erwähnen auch ein mit Messungen plausibilisiertes Modell. Dies hier explizit zu erwähnen, vermeidet Unklarheiten in der Auslegung.</p>
<p>Art. 5a Abs. 1 Bst. b</p>	<p>Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn: b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden; <i>alternativ:</i> (...) in der Programmbeschreibung ein Technologiebereich festgelegt wird und alle Projekte diesem Technologiebereich angehören;</p>	<p>Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar, ob damit z.B. verschiedene Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination verschiedener Technologieformen (z.B. Elektromotoren in Kombination mit PV-Produktion oder die Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.</p> <p>Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen. Dadurch können sehr ähnliche Technologien wie bisher weiter gefördert werden können.</p>
<p>Art. 5a Abs. 1 Bst. e</p>	<p>Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn: e. sie innerhalb eines Landes umgesetzt wurden.</p>	<p>Gerade für SIDS ist diese Einschränkung ein zusätzliches Hindernis. Die vorgeschlagene Formulierung ermöglicht die Erwägung der Zulassung, sollten multinationale Programme unter Art 6.4 vorgesehen sein, was sich besonders für kleine Inselentwicklungsländer abzeichnet.</p>

	Für multinationale Programme unter Art 6.4 können Ausnahmen gewährt werden.	
Art. 89 Abs. 3	<p>Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:</p> <p>a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;</p> <p>b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;</p> <p>c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;</p> <p>d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;</p> <p>e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;</p> <p>f. für das Jahr 2030: 50 Prozent;</p> <p>g. für das Jahr 2031: 55 Prozent;</p> <p>h. für das Jahr 2032: 60 Prozent;</p> <p>i. für das Jahr 2033: 65 Prozent;</p> <p>j. für das Jahr 2034: 70 Prozent;</p> <p>k. für das Jahr 2035: 75 Prozent.</p>	Für die Planungssicherheit von Klimaschutzprojekten ist eine Verlängerung der Kompensationspflicht bis 2035 nötig. Das Potenzial von Klimaschutzprojekten ist sowohl im In- als auch im Ausland tendenziell leicht zunehmend.
Art. 128 Abs. 1	Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes.	Für künftige Fach- und Führungskräfte ist es sehr relevant, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen wird und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.
Art. 128 Abs. 2	a. Aus- und Weiterbildungen anbieten, inkl. Volksschulen, Gymnasien und Berufsfachschulen	Für künftige Fach- und Führungskräfte ist es sehr relevant, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen wird und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

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

Versand per E-Mail in PDF-Version an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Datum 16. Oktober 2024
Kontakt Astrid Benz

Direktwahl 043 317 25 05
E-Mail astrid.benz@energie360.ch

Stellungnahme der Energie 360° zur Verordnung über die Reduktion der CO₂ Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Bezug auf die am 26. Juni 2024 eröffnete Vernehmlassung zum im Titel genannten Dossier und bedanken uns für die Möglichkeit, uns zu dieser Vorlage zu äussern.

Wir sind die grösste Gasversorgerin der Schweiz und befinden uns mitten in der Transformation zu einer Versorgerin von 100% erneuerbaren Energien. Damit sind wir insbesondere von zwei Themen der Verordnung betroffen: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgeliefertem ausländischem erneuerbarem Gas sowie Förderung von Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen. Gerne nehmen wir nachfolgend dazu Stellung.

Anträge zu einzelnen Bestimmungen der CO₂-Verordnung:

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 17c^{bis} Schweres Fahrzeug

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für ~~folgende schwere (neu)~~ alle Fahrzeuge nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstaben i und f VTS.

(Der Rest von Art. 17c^{bis} entfällt damit)

Begründung:

Es sollte kein Schlupfloch für 4x2 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht geringer als 16 t geschaffen werden. Andere Achskonfiguration wie zum Beispiel 4x4, 6x4, 6x6, 8x2, 8x4 etc. sind nicht definiert.

4. Abschnitt: Berücksichtigung von CO₂-Verminderungen sowie Erleichterungen

Art. 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

~~⁴Überschreitet der Anteil der rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge an einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs in den Jahren 2025 und 2030 die folgenden Prozentsätze, so wird bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte im betreffenden Jahr eine Verminderung in der Höhe nach Absatz 2 gemacht:~~

~~a. im Referenzjahr 2025:~~

~~1. 17 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,~~

~~2. 6 Prozent für schwere Fahrzeuge;~~

~~b. Im Referenzjahr 2030:~~

~~1. 30 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,~~

~~2. 10 Prozent für schwere Fahrzeuge.~~

~~²Die Verminderung entspricht der Höhe der Überschreitung, höchstens aber:~~

~~a. 5 Prozent für Lieferwagen und leichten Sattelschlepper;~~

~~b. 3 Prozent für schwere Fahrzeuge.~~

Begründung:

Wir empfehlen die Streichung von Art. 26c, denn es handelt sich um eine unnötige Aufweichung und keine Gleichbehandlung mit PKWs.

7. Kapitel: Massnahmen im Zusammenhang mit fossilen Treibstoffen

1. Abschnitt: Kompensation der CO₂-Emissionen bei fossilen Treibstoffen

Art. 90 Abs. 1

~~Zur Erfüllung der Kompensationspflicht ist die Abgabe von Bescheinigungen für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen zugelassen; ausgenommen davon sind Internationale Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas ist (neu) sind erlaubt.~~

Begründung:

Wir fordern eine Gleichbehandlung mit flüssigen biogenen Treibstoffen, die im Ausland produziert worden sind.

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas

Art. 92d, Abs. 3

~~Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen.~~

~~(neu) Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen. Zusätzlich ist dem Gesuch ein Prüfbericht zur konkreten Anlage einer vom BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen.~~

Begründung:

Es ist nicht praktikabel, dass vom Partnerstaat zu jedem einzelnen Projekt eine Bestätigung eingeholt werden muss. Das Gesetz (Art. 15 Abs. 3) verlangt lediglich den Nachweis, dass die Anrechnung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ausschliesslich in der Schweiz erfolgt. Dies sollte im Grundsatz in der Form eines Staatsvertrages geregelt werden.

Art. 92e, Abs. 4

Der ökologische Mehrwert der Verminderungsleistung ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten. ~~Wurde der ökologische Mehrwert bereits vergütet, so werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt. Der Gesuchsteller wird über die Menge an ausgestellten internationalen Bescheinigungen informiert.~~

Begründung:

Wir empfehlen den Satz zu streichen, denn es ist nicht klar, was man damit erreichen möchte. Wenn ein Nachbarstaat Biogasanlagen fördern möchte, soll er dies tun. Die Treibhausgasverminderung gehört der Schweiz so oder so, wenn der Nachbarstaat im Staatsvertrag dem zustimmt. Doppelzählungen werden mit dem ersten Satz "Der ökologische Mehrwert der Verminderungsleistung ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten" ausgeschlossen.

Art. 92f, Abs. 1b

EHS-Teilnehmer oder Betreiber mit Verminderungsverpflichtung, die sich die Verminderungsleistung von leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas anrechnen lassen wollen, müssen nachweisen, dass:

- a. die Anteile des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases auf den Rechnungen ausgewiesen sind;*
- b. dass das BAFU in genügendem Umfang internationale Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas ausgestellt hat.*

Begründung:

Es geht für uns nicht klar hervor, wie der EHS-Teilnehmer oder Betreiber mit Verminderungsverpflichtung dies nachweisen könnte, denn nur das BAFU weiss wie viele internationale Bescheinigungen schweizweit pro Jahr ausgestellt wurden. Daher empfehlen wir die Streichung des Buchstaben b.

Art. 92f Abs. 1 lit. c.(neu)

Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.

Begründung:

Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe von erneuerbaren Gasen über das HKN-Register ermöglichen.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Art. 113c Förderberechtigung

¹ Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten~~ (neu) vorrangig von solchen, die Gas ins Netz einspeisen.

Begründung:

Nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Erweiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art.34a Abs. 1 Bst.d rev-CO2-Gesetz).

Art. 113c ff Förderberechtigung

Wir beantragen die Erhöhung der Fördermittel auf jährlich 10 Mio. Franken.

Begründung:

Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen und dem erheblichen Anteil von über 0.5 Mrd. Franken an den CO2-Abgaben, welche die Schweizer Gasversorger auf dem Weg zur klimaneutralen Gasversorgung auf das verbleibende fossile Gas entrichten, ist der vorgesehene Anteil von 5 Mio. Franken an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von 45 Mio. Franken nicht nachvollziehbar. Ein höherer Beitrag würde die Verfügbarkeit von erneuerbaren Gasen im Netz auch für industrielle Defossilisierungszwecke erhöhen.

Art. 113d Förderbeitrag

¹Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm3 Biomethan pro Stunde und beträgt:

- a. ~~bis~~ (neu) für die ersten 90 Nm3 Biomethan/h: 8000 Franken pro Nm3 Biomethan/h;
- b. ~~von~~ (neu) für die weiteren 91 – 400 Nm3 Biomethan/h: 5000 Franken pro Nm3 Biomethan/h
- c. ~~ab~~ (neu) für die weiteren 401 Nm3 und mehr Biomethan/h: 2000 Franken pro Nm3 Biomethan/h

Begründung:

Es ist unklar, ob die Förderung degressiv ist oder nicht. Wir beantragen die Formulierung daher zu präzisieren, denn grosse Anlagen sollen nicht bestraft werden.

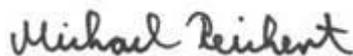
Abschliessend bedanken wir uns für die wohlwollende Prüfung unserer Anträge und stehen für Rückfragen oder eine Besprechung gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Rainer Schöne

Bereichsleiter Markt & Kund*innen
Mitglied der Geschäftsleitung



Micha Reichert

Leiter Regulatory & Transformation

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Vernehmlassungsverfahren Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
Vernehmlassungsverfahren Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen
Brenn- und Treibstoffen
Stellungnahme von auto-schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit zur im Titel erwähnten Vernehmlassungsvorlage eine Stellungnahme abgeben zu können.

Unsere Stellungnahme haben wir in allgemeine Bemerkungen, Kernforderungen sowie in Detailausführungen (siehe Beilagen) gegliedert.

Allgemeine Bemerkungen

Die Schweizer Automobilwirtschaft stellt die drittgrösste Importwirtschaft unseres Landes dar. auto-schweiz ist die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure. Wir vertreten 38 Mitglieder, welche 59 Fahrzeugfabrikate von Personenwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen importieren und damit rund 4'000 Markenhändler bedienen. Der jährliche Einfuhrwert der Produkte unserer Mitglieder beträgt über 10 Milliarden Schweizer Franken. Es ist unser Auftrag und Ziel, die Interessen des Fahrzeughandels und der ganzen Automobilwirtschaft zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten.

Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes haben wir aktiv mitgewirkt und bekennen uns als gewichtiger Wirtschaftssektor zu den klimapolitischen Zielen, die der Souverän verabschiedet hat. Für uns steht somit ausser Frage, dass wir die Mobilität der Gesellschaft und Wirtschaft im Einklang mit dem Erhalt unserer Ressourcen und der Lebensqualität auf unserem Planeten ermöglichen wollen. Dass damit auch Veränderungen in der Antriebsform von Fahrzeugen einhergehen und es einen Zuwachs an Lösungen braucht, die emissionsarm oder emissionsfrei sind, erachten wir als selbstverständlich.

Mit dem vorliegenden Bericht und dem Verordnungsentwurf sind wir **nicht einverstanden und lehnen die Verordnung in der vorliegenden Form ab**. Die Regulierung gemäss der Vernehmlassungsvorlage würde schwerwiegende Folgen für unser Wirtschaftsbranche haben und weist inhaltliche Fehler auf, die einer grundlegenden Überarbeitung bedürfen. Mit unserer Stellungnahme unterbreiten wir **Hinweise, Forderungen und konstruktive Verbesserungsvorschläge** zur aktuellen Vernehmlassungsvorlage (Detailausführungen dazu in den Beilagen).

Unsere **Überlegungen** dazu sind wie folgt:

- 1. Emissionsziel 2023 erreicht:** Unserer Branche ist es **erstmalig gelungen**, im Jahr 2023 die Emissionszielwerte zu erreichen (vgl. https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.html#dokumente_content_bfe_de_home_effizienz_mobilitaet_co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen_jcr_content_par_tabs_1370381500).
- 2. Die Automobilwirtschaft trägt die Kosten:** Die Zielerreichung war nur möglich durch einseitige Bewerbung der emissionsfreien Fahrzeuge, Ausbau des Fahrzeugangebotes und Kostenträgerschaft für Restwertrisiken durch unsere Branche, Modellbereinigungen, Einschränkungen von Optionsvielfalt sowie Margenverluste bei emissionsarmen Antrieben. Bis zum jetzigen Zeitpunkt hat **unsere Industrie** weitestgehend die **Risiken** ohne irgendeine Form von staatlicher Unterstützung **getragen**. Wir stellen fest, dass der Gebrauchtwagenmarkt für reinelektrische Fahrzeuge noch nicht einwandfrei funktioniert und Kunden trotz bedeutend ausgeweiteter Garantiefrieten nicht genügend Vertrauen in die Systemlandschaft alternativer Antriebssysteme haben. Die Stillstandzeiten, die Kapitalbindung und die Abwertungen sind bei Steckerfahrzeugen ungleich höher im Vergleich zu herkömmlichen Antriebstechniken (derzeit grosse Restwertverluste bei Garagisten und Importeuren).
Auch die Vorausinvestitionen der Automobilwirtschaft (insbesondere Forschung und Entwicklung der Hersteller sowie der Zulieferindustrie) für die Ermöglichung einer Defossilisierung ist überaus kostenintensiv und wird es auch weiterhin bleiben, da ergänzende Produktangebote kontinuierlich aufgebaut werden (vgl. <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/spotting-green-business-opportunities-in-a-surgin-net-zero-world/transition-to-net-zero/road-mobility>).
- 3. Künstlich verteuerte BEV:** Seit Januar 2024 greift die vierprozentige Automobilsteuer auch auf reinelektrische Fahrzeuge und führt so zu einer **Verteuerung des Angebotes**. Diese Zusatzabgabe wirkt gerade in der Phase des Markthochlaufs stark hemmend und ist kontraproduktiv zu den klimapolitischen Zielsetzungen von Bund und Kantonen. Wir hatten schon zu früheren Zeitpunkten eingehend davor gewarnt, dass ein Markthochlauf der Steckerfahrzeuge mit einer zusätzlichen Besteuerung kaum erreicht werden kann.
- 4. Nachfragerückgang:** Seit Beginn dieses Jahres stellen wir eine grosse **Zurückhaltung der Kunden** fest beim Kauf neuer Fahrzeuge mit Elektroantrieb – bei Personenwagen und in noch grösserem Masse bei leichten Nutzfahrzeugen. Bei gleichbleibendem Verlauf ist die **CO₂-Zielerreichung 2024 und in den Folgejahren nicht realistisch**. Für 2025 braucht es für die Zielerreichung der neuen, anspruchsvolleren Zielwerte einen Anteil an BEV von über 30% und zusätzlich 11% PHEV. Diese Marktanteile zu erreichen ist im Moment in grösstem Masse unsicher. Das Vertrauen der Käufer fehlt, obwohl die Vielfältigkeit von Angeboten gegeben ist. Die Energieverfügbarkeit (Zeit, Ort und Geschwindigkeit) ist und bleibt eine Herausforderung für Mieter und Unternehmen. Diesen Punkt haben wir auch an der Veranstaltung Roadmap E-Mobilität vom 03.09.2024 thematisiert. Der Mangel an Kundenakzeptanz trifft die Automobilwirtschaft schwer, weil die Produktstrategien auf grössere Nachfrage ausgerichtet waren und diese nun deutlich geringer ausfällt als angenommen. Damit wird die Fahrzeugbranche – Stand heute – mit zukünftig hohen Sanktionen belastet. Es fehlt an einfachem, bezahlbarem und flächendeckend verfügbarem Energiezugang, um der Elektromobilität mehr Schwung zu verleihen.

5. **Kein Alleingang:** Aktuell kann die Automobilwirtschaft in der Schweiz trotz massivem und kontinuierlichem Ausbau von Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugangeboten den Anteil an Steckerfahrzeugen nicht selbständig und im Alleingang erhöhen (vgl. <https://www.bfs.admin.ch/asset/de/32306088>). Aktuell sind in unserem Markt rund 160 BEV-Modelle sowie 110 PHEV-Modelle (jeweils Personenwagen und Lieferwagen/leichte Sattelschlepper) verfügbar, wobei das Angebot stetig ausgebaut wird (vgl. https://www.iaa-transportation.com/dam/jcr:3ba653f2-d273-45a0-ba29-759e79d887e4/2024_IAAaktuell_01.pdf?mode=view). Die Automobilwirtschaft hat somit schon einen sehr grossen Beitrag für den Ausbau der Elektromobilität geleistet und setzt auf fortlaufende Investitionen in die Innovationskraft der Industrie. So wurde von der Europäischen Automobilindustrie im Jahr 2022 bspw. 72.8 Milliarden Euro in Forschung & Entwicklung investiert (<https://www.acea.auto/figure/key-figures-eu-auto-industry/>). Diese Vorausinvestitionen müssen durch Fahrzeugkäufe amortisiert werden können. Dafür braucht es marktnähere wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen seitens der Schweizer Politik sowie der europäischen Staaten – nötigenfalls müssen auch andere Wirtschaftsakteure (bspw. Energiehersteller, Verteilnetz- und Infrastrukturbetreibende, Immobilienbesitzer) in die Pflicht genommen werden, wenn die Mittel der Automobilwirtschaft erschöpft sind oder unsere Branche die Rahmenbedingungen nicht steuern kann.
6. **Technologien zur Emissionsabsenkung:** Die Hersteller dünne das Angebot an nicht elektrifizierten Benzin- und Dieselfahrzeugen stetig aus. Zusätzlich können wir feststellen, dass der Anteil an Hybrid-Fahrzeugen (Mild- und Vollhybrid Fahrzeuge) stetig zunimmt sowie der Anteil an nicht elektrifizierten Benzin- und Diesel-betriebenen Fahrzeugen abnimmt (vgl. <https://www.auto.swiss/>). Somit ist klar erkennbar, dass die Branche durch eine Vielzahl von verbesserten Technologien den Weg der kontinuierlichen Emissionsabsenkung verfolgt. Der Fortschritt dieser Hybridisierung bietet Umweltvorteile und der Zuwachs dieser Technologie ist kontinuierlich. So trägt auch dieser Effekt zu geringeren Emissionswerten bei.
7. **Grosser wirtschaftlicher Schaden steht bevor:** Im Jahr 2025 greifen neue, tiefere und somit deutlich anspruchsvollere Zielwerte für den Flottenausstoss. Der aktuelle Verkaufstrend und die **voraussichtlichen Verkaufsvolumen für 2025** (gemäss Umfrage unter den auto-schweiz-Mitgliedern) **zeigen keine bedeutende BEV-Erhöhung** (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge). Einzig wird im Bereich leichte Nutzfahrzeuge ein etwas höherer PHEV-Anteil erwartet (2025 PW: Anteil BEV 26% / PHEV 11% / HEV 46% / fossil 17% | 2025 LNF: Anteil BEV 14% / PHEV 8% / fossil 78%). Unsere Hochrechnung über mutmassliche Sanktionsfolgen der abgesenkten Flottenziele wird so zu einer grossen Verfehlung führen und **die Schweizer Automobilwirtschaft mit ca. 500 Millionen Schweizer Franken belasten**. Unsere Berechnungen basieren auf den in den Zulassungsdaten per Ende August 2024 (<https://opendata.swiss/de>) publizierten WLTP- und Leergewichtswerten. Ausgeklammert haben wir die darin ersichtlichen Direkt- und Parallelimporte sowie Fahrzeuge ohne Angaben zum CO₂-Ausstoss. Ebenso haben wir den Pooling-Effekt nicht berücksichtigt (da unbekannt). In den Berechnungen sind, die gemäss Rückmeldungen unserer Mitglieder zu erwartenden Steigerungen der BEV-Marktanteile berücksichtigt. Gemäss unseren Markteinschätzungen werden im Jahr 2025 250'000 Personenwagen mit einem Leergewicht von 1'766 kg einen Ausstoss von \varnothing 111.9 g CO₂/km verursachen. Ebenfalls gehen wir in der gleichen Periode von 30'000 Lieferwagen mit einem Leergewicht von 2'106 kg und einem Ausstoss von \varnothing 207.7 g CO₂/km aus. In erster Linie würde eine solch **hohe Sanktionsforderung die Schweizer Automobilwirtschaft und das Gewerbe gefährden und hätte existenzielle Folgen** für die Unternehmen und deren **Arbeitsplätze**. Inwiefern diese Kosten im Sinne der Lenkungsmassnahme auf die Konsumenten abgewälzt werden können und eine sich abzeichnende Teuerung damit verstärkt wird, ist nicht exakt abschätzbar. Wir gehen von tendenziell steigenden Kaufpreisen (durch steigende Kosten für neue Technologien / sh. folgende Absätze) für die Kunden aus, was die Nachfrage zusätzlich bremsen wird. Durch die Lieferfristen von Fahrzeugen sowie das Aufbaugeschäft von leichten Nutzfahrzeugen ist der Effekt von Fahrzeugkäufen und Verkehrszulassungen zeitverzögernd. Die daraus resultierende schlechte Planbarkeit macht es der Automobilwirtschaft schwer, die Zielwert-Einhaltung sicherzustellen, wenn sich die Regulierung bis zum letzten Arbeitstag des Jahres dynamisch verhält (durchschnittliches Gewicht, durchschnittlicher Ausstoss, BEV/PHEV-Anteile usw.).

Die Folgen einer sinkenden Nachfrage nach Neufahrzeugen haben nicht nur direkte Auswirkungen auf die Wertschöpfung des Unternehmens oder das Steuersubstrat der Importunternehmen durch die Handelsaktivitäten, sondern auch Auswirkungen auf den Gesamtenergieverbrauch oder die rund 4'000 Markenwerkstätten, welche nachgelagert kontinuierlich eine Wertschöpfung auf dem Wagenpark ermöglichen. Falls der Neuwagenhandel sich nachhaltig reduziert, drohen Arbeitsplatzverluste in der Handels- und Unterhaltskette.

Mit diesem Schadenausmass steht die Schweiz nicht allein da. Auch für den Rest Europas warnt die Automobilindustrie vor den drakonischen Strafen aufgrund fehlender Kundenakzeptanz, welche existenzbedrohende Ausmasse annehmen kann (vgl. <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Autoindustrie-befuerchtet-Kahlschlag-durch-EU-Klimavorgaben-article25227000.html> oder <https://www.acea.auto/news/auto-industry-concern-on-2025-co2-targets-as-ev-market-stagnates/>). Ebenfalls ist der Bericht von Mario Draghi zu Händen der Europäischen Kommission nicht ausser Acht zu lassen

(https://commission.europa.eu/topics/strengthening-european-competitiveness/eu-competitiveness-looking-ahead_en#paragraph_47059). In diesem wird für die Defossilisierungsstrategie ein gesamt-europäischer Aktionsplan für den Automobilsektor gefordert. Dies nicht zuletzt deswegen, weil für Europa Abwanderungsszenarien von Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstätten drohen. Dies hätte auch einschneidende Folgen für die Zulieferindustrie, welche in grossem Masse auch die Schweiz betreffen. In unserem Land gibt es viele hochspezialisierte Unternehmen, welche für die Automobilindustrie Komponenten fertigen (Klebstoffe, Kunststoffteile, Metallverarbeitung, Präzisionsmechanik, Diagnostikgeräte und -systeme etc.). Würde eine Abwanderung der Industrie stattfinden, hätte dies direkte und indirekte Folgen für die Wirtschaftsleistung in ganz Europa – spezifisch aber für die Schweiz.

Die anstehende Regulierung gefährdet die Schweizer Automobilwirtschaft direkt durch hohe Sanktionskosten, wenn die gewünschte Angebotslenkung nicht funktioniert und hohe Zielwertabweichungen stattfinden. Diese Verfehlung der BEV-Quote führt zu vorgängigen Belastungen der Schweizer Automobilwirtschaft mit dem Gewerbe in dreistelliger Millionenhöhe. Diese Kosten müssten entweder vom Konsumenten direkt getragen werden (d.h. ca. 3%ige Fahrzeugpreiserhöhung aufgrund durchschnittlicher Erwerbskosten [<https://www.handelszeitung.ch/news/schweiz-neuwagenpreise-15-prozent-hoher-als-vor-jahresfrist-594078>]) oder dann würden diese Kosten vom Gewinn der Unternehmen abgehen, diese somit in ihrer Existenz gefährden und letztlich auch das Steuersubstrat reduzieren.

8. **Keine steuerlichen Kaufanreize:** Eine schweizweite steuerliche **Anreizförderung** von Elektrofahrzeugen ist **nicht gegeben**. Die Population an Steckerfahrzeugen lässt sich so nicht weiter skalieren. Die uneinheitliche und föderalistische Vielfalt von kantonalen Politiken führt zu starken Verwerfungen (vgl. <https://www.baloise.ch/de/privatkunden/blog/auto/e-auto/foerderung.html>). Damit sind die Konsumenten verunsichert und ordnen die Priorität des Umstiegs in die E-Mobilität falsch ein. Ebenfalls unterstützt dies nicht die Glaubwürdigkeit und den einheitlichen Wunsch nach einem schnellen Hochlauf der E-Mobilität.
9. **Öffentliches Laden:** In zahlreichen parlamentarischen Vorstössen wurde auf die Berücksichtigung der Situation für Mieter, Laternenparkierer, Gewerbetreibende und kommerzielle Nutzer hingewiesen, wenn es um Elektroantriebe oder um den Ausbau der Ladeinfrastruktur ging (vgl. IP 24.3453, IP 24.3452, Fragestunde 24.7156, Fragestunde 24.7089, IP 22.3703, Fragestunde 21.8237, IP 21.4248 etc.).
10. **Ladeinfrastruktur Lastwagen:** Die Ausbauschritte für das **Schnellladen von Elektro-Lastwagen** sind angestossen, aber **noch nicht umgesetzt**. Die schweren Nutzfahrzeuge unterliegen aber ab 2025 erstmalig den CO₂-Vorschriften. Insofern wurden die Begleitmassnahmen zur Förderung dieser Fahrzeugkategorie nicht rechtzeitig umgesetzt. Wie bei Punkt 4 fehlen somit noch viele wichtige Parameter sowie Lösungsansätze für einen schnellen, einfachen, transparenten und preiswerten Energiezugang für E-Fahrzeug-Nutzer. Die Umsetzungsgeschwindigkeit ist zu niedrig, was die Akzeptanzsteigerung neuer Antriebsformen negativ beeinflusst. Ebenfalls bestehen keinerlei Konzepte für Anschubfinanzierungen o.ä. für den Ausbau der Lastwagen-Ladeinfrastruktur mit Ladeleistungen >400 kW.

11. **Marktfremde Vorgaben:** Bei verschiedenen Gelegenheiten haben wir darauf hingewiesen, dass die Schweizer Klimapolitik kein Alleingang sein kann. Daher sind die klimapolitischen Themen und Regulatorien in Abstimmung mit den Bestimmungen der Europäischen Union zu erlassen. Dies, zumal unser Fahrzeugmarkt in einem sehr grossen Mass von den europäischen Rahmenbedingungen abhängt. Daher sind zusätzlich **verschärfende Schweizer Anforderungen kategorisch abzulehnen**, weil sich die Schweizer Importeure aus der gleichen technologischen Basis aus Europa bedienen. Mittels Phasing-in sowie Kleinserien- und Nischenhersteller-Regelungen wurden in Europa und der Schweiz Erleichterungen bei der Zielerreichung eingeräumt. Das Phasing-in ist in Europa und der Schweiz ausgelaufen. Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Deren Nichtberücksichtigung in der Schweiz stellt eine Verschärfung gegenüber den EU-Regelungen dar, weshalb wir die Einführung der Nischen- und Kleinserienherstellerregelung analog der EU fordern.
12. **Investitionswille:** Als Wirtschaftsvertreter unterstützen wir liberale Lösungen, welche auf die **Eigenverantwortlichkeit** der Nutzer ausgerichtet sind. Der **Staat** sollte hierzu eine **ergänzende Rolle mittels einer Politik der Anreize** einnehmen. Damit meinen wir nicht Subventionen, sondern Lösungen, welche **private Investitionen fördern** (bspw. Steuererleichterungen) oder zu mehr Transparenz (bspw. Preisbekanntgabe, Lokalisierung), als auch zu mehr Wettbewerb führen (bspw. freier Strommarkt auch für Privatkunden).
13. **Lenkung der Nachfrage:** Generell **beanstanden wir die angebotsseitige Lenkung** im Rahmen der CO₂-Gesetzgebung, weil nicht alle Akteure in die Pflicht genommen werden. Die Automobilbranche läuft damit Gefahr, dass wir die Angebote künstlich begrenzen, aber damit das gewünschte Klimaziel dennoch verfehlt wird, weil sich Sekundärmärkte daraus entwickeln könnten. Damit würde die Absatzleistung Schweizer Unternehmen (und somit auch das Steuersubstrat) geschwächt und die Lenkungswirkung verfehlt. Zudem wird das Gewerbe mit einem Kostenrisiko belegt, welches auf ein prognostiziertes Einkaufsverhalten des Kunden abgestützt ist. Dies führt tendenziell zu Preisverzerrungen und wird die Hochpreisinsel Schweiz begünstigen, da risikoavers kalkuliert werden muss. Die Konsumenten profitieren dabei nicht von attraktiven Konditionen für neue Güter.

Kernforderungen

Aus unseren Bemerkungen sowie aus den Anträgen gemäss Beilagen 1 und 2 ergeben sich folgende Forderungen für die Revision der CO₂-Verordnung bzw. IBTV:

1. Das **Sektorziel Verkehr ist auf 85%** der Emissionen (gegenüber 1990) zu begrenzen anstelle der aktuellen Vorgabe von 75%, da die aktuelle Marktsituation sowie die Angebotslenkung einen solchen Reduktionspfad nicht zu unterstützen vermögen.
2. Erhalt und Ausbau des **Anreizfokus** für die Erhöhung der Marktanteile von Steckerfahrzeugen in allen Fahrzeugklassen und damit einhergehende Anwendung einer Anrechnung an die individuelle Zielvorgabe der Importeure bei Zielquotenerreichung von **ZLEV**-Fahrzeugen.
3. Anpassung der Festlegung der **Emissionswertberechnung mit Zielquotenberechnung von ZLEV-Fahrzeugen für den Zeitraum 2025-2029**, um kontinuierlichen Marktanteilsausbau zu ermöglichen. In Anbetracht des sich abzeichnenden, horrenden wirtschaftlichen Schadens für das Fahrzeuggewerbe verlangen wir eine **Übergangsfrist bis 31.12.2025** für die Berechnung der individuellen Zielwerte der einzelnen Importeure für Personenwagen mit dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km und für die leichten Nutzfahrzeuge mit dem Zielwert von 153.9 g CO₂/km.

4. Eine **rückwirkende Inkraftsetzung auf den 01.01.2025 lehnen wir in jeder Form ab**. Es muss mit einer Übergangsregelung (in Anlehnung an Art. 12, Abs. 4, CO₂-Gesetz [SR 641.71]) eine wirtschaftsfreundliche Ausgangslage geschaffen werden, zumal die Auswirkungen aus dem CO₂-Vollzug grösste monetäre Konsequenzen für den Leistungsanbieter haben. Eine rückwirkende Inkraftsetzung ist schädigend für die Schweizer Automobilwirtschaft. Es stellt einen groben Verstoss gegen das Rechtstaatlichkeitsprinzip dar (*nulla poena sine lege praevia*), die Verordnung und die damit verbundenen Sanktionszahlungen auf einen bereits vergangenen Zeitraum zu erheben. Wir fordern eine **Inkraftsetzung im Rahmen der Übergangsbestimmungen per 01.01.2026 unter Beibehaltung der Zielwerte und Berechnungsparameter von 2024 (alle Fahrzeugkategorien, mit Ausnahme der schweren Nutzfahrzeuge)**.
Der Anteil an Steckerfahrzeugen am Personenwagen-Gesamtmarkt hat sich zwischen Dezember 2023 und Ende August 2024 um 3.3 Prozentpunkte verringert. Die Unterschreitung der Zielvorgabe von 118 g CO₂/km per Ende 2023 um mehr als 5 g CO₂/km kam nur dank eines Steckeranteils von 30.1% zu Stande. Mit der neuen Zielvorgabe von 93.6 g CO₂/km und dem 2023 erreichten CH-Flottenausstoss von 112.7 g CO₂/km ergibt sich ein Delta von 19.1 g CO₂/km. In Anbetracht dessen, dass der Absatz von Steckerfahrzeugen rückläufig ist, rückt die sanktionsfreie Einhaltung der Zielvorgabe in unerreichbare Ferne. Auch bei den leichten Nutzfahrzeugen zeigt sich ein starker Rückgang bei den Steckerfahrzeugen auf aktuell noch 6.3% Marktanteil.
5. **Beseitigung** der festgestellten **Mängel** in der technischen Abwicklung. Diese betreffen beispielsweise falsche Referenzierungen, Formeln und nötige Präzisierungen, die der Beilage 1 und 2 detailliert zu entnehmen sind.
6. Verstärkend kommt hinzu, dass die bis Ende 2024 nicht berücksichtigten leichten Nutzfahrzeuge mit einem Leergewicht von über 2'585 kg und Heavy-Duty Homologation neu in den CO₂-Vollzug kommen. Importeure, welche sich in diesem Segment den Anliegen der Kundschaft mit ihren Aufbaulösungen auf Fahrgestellen verschrieben haben und keine leichten Nutzfahrzeuge in tieferen Gewichtsklassen anbieten, werden unverhältnismässig stark bestraft. Interne Auswertungen zeigen, dass das durchschnittliche Leergewicht solcher Fahrzeuge um 590 kg höher liegt gegenüber dem Leergewicht von unter 2'585 kg schweren leichten Nutzfahrzeugen und dass der CO₂-Ausstoss um rund 108 g CO₂/km höher liegt. Diese Fahrzeugkategorie hat keine Chance, den Absenkpfad gemäss den Zielparametern zu erreichen. **Daher fordern wir den Ausschluss der Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit Leergewicht >2'585 kg**, aufgrund der besonderen Charakteristik dieser Fahrzeuge.
7. Aufgrund der gegenüber der EU verschärfenden Wirkung des Ausschlusses der Nischen- und Kleinserienhersteller-Regelung, welche bis Ende 2022 im Schweizer CO₂-Vollzug Bestand hatte, fordern wir im Rahmen der neuen CO₂-Verordnung deren Re-Implementierung. Den ungleich höheren Investitionen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses der Fahrzeuge der Nischen- und Kleinserienhersteller muss auch in der Schweiz Rechnung getragen werden, da die Schweiz die gleiche technische Basis für die Herkunft der Fahrzeuge aufweist (die Fahrzeuge werden für den gesamten Europäischen Markt produziert).
8. Hauptfokus auf die klimapolitischen Wirkungen der Massnahmen, wonach alle CO₂-vermindernden **Aktivitäten** unterstützend sind. Die technologieoffene Ausprägung ist nicht ausreichend und auch die Verwendung der Einnahmen aus dem CO₂-Vollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollten für gezielten Infrastrukturausbau reinvestiert werden, damit die Wende im Verkehrssektor schnell voran geht.

9. Nachhaltige synthetische und biogene Treibstoffe sind gleich zu behandeln, da diese einen vergleichbaren Effekt zur CO₂-Reduktion erzielen (vgl. CO₂-Emissionsfaktoren des Schweizer Treibhausgasinventars oder <https://www.bundestag.de/resource/blob/406432/70f77c4c170d9048d88dcc3071b7721c/wd-8-056-07-pdf-data.pdf>). Aufgrund der nicht ausreichenden Nachfrage nach BEV und PHEV sind **weiterreichende Begleitmassnahmen** notwendig, damit das Klimaziel wirksam erreicht werden kann.
10. **Inhaltliche Konsistenz** der Regulierung über die Fahrzeugklassen hinweg. Beispielsweise Ausschlüsse von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, Quotenregelung BEV/PHEV/ZLEV-Fahrzeuge.
11. **Verzicht auf zusätzliche, erweiternde oder verschärfende Regulierungen**, die über die Regelungen der Europäischen Union im CO₂-Gesetz (SR 641.71) hinausgehen.
12. In Anlehnung an die Absicht der Förderung des öffentlichen Verkehrs für BEV-Lösungen fordern wir ein **ebenwürdiges Fördersystem** für die individuelle Mobilität und den gewerblichen Güterverkehr. Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr (Busse) sind noch nicht von der CO₂-Regulierung betroffen. Insofern ist dies eine frühzeitige Lenkung zukünftig betroffener Emittenten. Die Eigenwirtschaftlichkeit aller Verkehrsmittel muss ausgewogen bleiben – für die Anschaffung, den Betrieb als auch den Energieverbrauch. Hier fordern wir eine Gleichbehandlung.
13. Aussetzen der Automobilsteuer von vier Prozent auf BEV in den Jahren 2025 bis 2029 im Sinne eines **Moratoriums**.

Als Konsequenzen der Nichtberücksichtigung unserer Forderungen sehen wir verschiedene unerwünschte Entwicklungen auf die Schweizer Wirtschaft zukommen:

- Es drohen massive **Gewinneinbrüche** bei den Fahrzeugimporteuren mit hohen Sanktionszahlungen, und das über Jahre hinweg, bis die Konsumenten deutlich stärker von der E-Mobilität überzeugt sind. Folglich findet ein grosser **Steuersubstratausfall** statt (bei Sanktionen im Umfang von bis zu 500 Mio. CHF bedeutet dies einen geschätzten Steuerausfall von über 100 Mio. CHF für Bund, Kantone und Gemeinden). Es ist auch denkbar, dass die Sanktionsfolgen für gewisse Importeure existenzbedrohende Ausmasse annehmen könnten und innerhalb der Schweiz die Markenvielfalt deutlich reduziert werden würde.
- Es ist auch wahrscheinlich, dass gewisse Importeure die **Attraktivität** des Schweizer Marktes **nicht mehr erkennen** und daher die Hersteller ihre Produkte auf diejenigen Länder fokussieren, in denen bessere Margen erzielt werden können aufgrund geringerer Sanktionen oder bestehender Förderpolitik.
- Bei einer Kostenabwälzung auf den Konsumenten im Sinne der Lenkungswirkung heizt der vorgängig berechnete 3-4-prozentige Preisschub die **Preissteigerung** zusätzlich an und hat somit inflationäre Folgen. Dies wird wiederum den Druck auf die Arbeitgebenden erhöhen, die mit höheren Salärforderungen der Arbeitnehmer konfrontiert sein werden.
- Ebenfalls besteht die Möglichkeit, dass sich die Schweiz zum **Sekundärmarkt** entwickeln wird. D.h. Neufahrzeuge würden in für Hersteller vorteilhaftere Märkte geliefert werden und der Schweizer Markt könnte dann nur noch als Absatzmarkt für Gebrauchtwagen Verwendung finden.
- Generell wird der Markt eine **reduzierte Leistung** aufweisen, welches Folgen für das Schweizer Automobilgewerbe insgesamt haben wird. Insofern wird es die Garagendichte betreffen, die angebotenen Dienstleistungen und die Ausbildungs- sowie Arbeitsplätze in unserer Wirtschaft. Ein längerfristig schwacher Neuwagenmarkt und der Rückgang des Gesamtmarktes gefährden in jedem Fall die Leistungsfähigkeit der Unternehmen und des Schweizer Wirtschaftsplatzes.

- Der Neuwagenmarkt wird zurück gehen und eine weitere **Überalterung** des Fahrzeugparks stattfinden. Aktuell beträgt das Durchschnittsalter von Personenwagen in der Schweiz 10.3 Jahre und es ist nicht auszuschliessen, dass dieser Wert noch deutlich weiter ansteigen wird. Damit würde weder ein geeigneter Klimabeitrag geleistet werden, noch hilft es dem Schweizer Wirtschaftswachstum.
- Die vorgenannte **Preissteigerung** könnte auch von Konsumenten in Kauf genommen werden, **ohne** dass **vermehrt Elektrofahrzeuge** gekauft werden würden. Dies weil die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität noch nicht gut genug sind, um eine höhere Akzeptanz zu generieren. Insofern würde zwar der Markt funktionieren, aber die Klimaziele werden verfehlt, weil die Konsumenten die «CO₂-Prämie» in Kauf nehmen.
- In jedem Fall ist es das Bestreben der Automobilhersteller, die Emissionswerte der Fahrzeuge zu reduzieren und dies mit einem Multi-Technologie-Ansatz. Nebst Hybridisierung der Verbrenner-Fahrzeuge werden konsequent weitere BEV- und PHEV-Lösungen entwickelt und marktfähig gemacht. Insofern **werden die absoluten Flottenausstosswerte langfristig und kontinuierlich reduziert**. Somit werden die bisherigen Absenkbemühungen weitergeführt.
- Die neuen CO₂-Flottenziele ab dem kommenden Jahr beunruhigen die Hersteller, die Importeure als auch die Garagisten sehr stark. Ein immenser Druck wird dabei auf die Automobilbranche ausgeübt, welche ihrerseits als Motor der Schweizer Wirtschaft agiert. Bereits heute sehen wir hohe **Wertschöpfungsverluste** durch die künstliche Attraktivierung von wenig nachgefragten Produkten bei gleichzeitiger **Wertberichtigung** im Gebrauchtwagenmarkt, weil sich letzterer noch nicht natürlich entwickelt hat. Die Kostenfolgen daraus trugen bisher ausschliesslich die Akteure des Automobilhandels. Diese Tendenz von unattraktiven Geschäftsfällen könnte eine Fortführung finden und sich in der Ausprägung noch kritischer für das Gewerbe entwickeln.

In jedem Fall schätzen wir die Folgen einer zu restriktiven Regulierung als gravierend für die Wirtschaft und die Konsumenten ein. Wir halten deshalb dafür, dass Vorschriften im Rahmen der CO₂-Verordnung erlassen werden, die dem Klimaziel helfen, der Kundennachfrage entsprechen und auch von der Wirtschaft mitgetragen werden können.

Ebenfalls haben wir uns erlaubt, aufgrund der Feststellungen in der Vernehmlassung einige Hinweise in der Beilage 3 abzugeben, welche bei der nächsten Überarbeitung des CO₂-Gesetzes unbedingt berücksichtigt werden sollten.

Mit unserer Stellungnahme zur Vorlage wollen wir einen aktiven, gewinnbringenden und zielorientierten Beitrag leisten. Selbstverständlich stehen wir für weiterreichende Erläuterungen, Fragen oder Informationen zur Verfügung.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



Peter Grünenfelder
Präsident



Thomas Rücker
Direktor

Beilagen

1. Kommentare, Anträge und Begründungen zur CO₂-Verordnung
2. Kommentare, Anträge und Begründungen zur IBTV
3. Hinweise für ein zukünftiges Lenkungssystem

Beilage 1 – Detailausführungen (Kommentare, Anträge und Begründungen) zur Vernehmlassung Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Artikel 3, Lit. b

Kommentar

Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75% per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO₂-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch.

Antrag

Anpassung des Sektorziels Verkehr auf 85% anstelle von bisher 75%.

Begründung

Das Ziel von 75% ist unrealistisch. Heute betragen die Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 1990 rund 92% (Treibhausgasinventar des Bundes). Relevant ist jedoch der Absenkpfad seit dem Höchststand der Emissionen im Jahr 2008 (112%): Er verlief mehr oder weniger linear und belief sich im Schnitt auf rund 0.2 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Um das vorgegebene Ziel 2030 zu erreichen, müssten in den verbleibenden 5 Jahren im Jahresdurchschnitt jedoch 0.5 Millionen Tonnen CO₂ reduziert werden. Es gibt keine Anzeichen im Markt, dass in diesem kurzen Zeitraum ein solcher Umbruch stattfinden könnte: Die Treibstoffabsätze sinken jährlich um lediglich etwa 1.2%. Die Beimischquote biogener Treibstoffe stösst an die Grenze der aktuell geltenden Normen. Die Fahrleistungen nehmen zu. Bei einer Reduktionsrate der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im bisherigen Rahmen werden sie 2030 rund 85% des Jahres 1990 betragen.

Artikel 17a Abs. 2 [Personenwagen]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen.

Artikel 17b Abs. 2 [Lieferwagen]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist nur die Zertifizierung des Basisfahrzeuges als relevant zu betrachten.

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen. Die Aufbaulösung des Fahrzeuges ist nicht relevant für die Ermittlung des Flottenausstosses, da allfällige Aufbaulösungen nicht im Verantwortungsbereich des Herstellers liegen, sondern beim Käufer/Nutzer.

Artikel 17c Abs. 2 [Leichte Sattelschlepper]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist nur die Zertifizierung des Basisfahrzeuges als relevant zu betrachten.

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen. Die Aufbaulösung des Fahrzeuges ist nicht relevant für die Ermittlung des Flottenausstosses, da allfällige Aufbaulösungen nicht im Verantwortungsbereich des Herstellers liegen, sondern beim Käufer/Nutzer.

Artikel 17c^{bis} Abs. 2 [Schweres Fahrzeug]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten. Ebenfalls sehen wir Fehlinterpretationspotenzial im Vergleich zu (EU) 2019/1242 in Bezug auf Arbeitsfahrzeuge.

Das Ausschlusskriterium für Abfallsammelfahrzeuge wurde aufgrund der Rechtsübernahme des EU-Rechts eingeschlossen. Genau diese Fahrzeuge wurden im Schwerverkehr aber als eine der ersten Kategorien elektrifiziert und sind verfügbare Elektrofahrzeug-Varianten. Zudem sind diese öffentlichkeitswirksam und haben enorm hohe Energieverbrauchswerte durch den Sammelverkehr (wenn auch kleine Kilometerleistungen). Die Formulierung ist so zu wählen, dass Abfallsammelfahrzeuge kategorisch unter die CO₂-Vorschriften fallen.

Die Logik für mehrstufige Fahrzeuge den Zustand des Basisfahrzeuges anzunehmen, erachten wir als sinnvolle Lösung. Die Verwendung der zertifizierten Werkslösungen für die Emissionsdeklaration soll bei mehrstufigen Fahrzeugen anhand vom Basisfahrzeug angenommen werden.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Der Verweis auf (EU) 2019/1242 und (EU) 2018/858 ist unpräzise wegen den Arbeitsfahrzeugen (vgl. Abfallsammelfahrzeuge, welche in der Schweiz keine Arbeitsmotorwagen oder -maschinen gemäss VTS (SR 741.41) Art. 13 sind). Daher ist der Text unter Ziffer 2 zu löschen.

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) und VSMV (SR 510.710) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen. Dabei ist im Rahmen einer Weisung spezifisch auf die kombinierten Fahrzeugarten Rücksicht zu nehmen (bspw. Kranwagen [mit oder ohne Ladebrücke oder als Sattelschlepper], Kippsattel [Kipper oder Sattelschlepper] sowie kombinierte Anwendung [Sattelschlepper oder Motorwagen]).

Abfallsammelfahrzeuge eignen sich aufgrund ihrer Charakteristik ideal für die Elektrifizierung (technische Lösung, Marktakzeptanz, Energiespeicher, Ladeinfrastruktur und Stillstandszeit über Nacht). Wenn diese ausgeschlossen würden und somit Gemeinden im Entsorgungsbereich keine Vorreiterrolle einnehmen, wird die Elektrifizierung des Fuhrparks nicht gelingen.

Die sinnvolle und einheitliche Bewertung von mehrstufigen Fahrzeugen hat über die Fahrzeugkategorien einheitlich zu erfolgen. Spätere Konvertierungen und Anpassungen des Fahrzeuges können ebenso einen Einfluss haben wie Aufbaulösungen, für welche ein Hersteller nicht verantwortlich ist.

Artikel 17d Abs 3 [Inverkehrsetzung]

Kommentar

Die aktuelle Regelung der übernommenen Inverkehrsetzung aus dem Ausland mit einer kurzen Nutzungsdauer kann zu einer Umgehung der Regulierung führen, wenn in der Schweiz durch Preisverzerrung fossil betriebene Fahrzeuge eingeführt werden. Damit würde dem Ziel der Angebotslenkung von Neufahrzeugen zwar entsprochen werden, aber energetisch betrachtet ist das keine Lösung. Wir bekennen uns zu einem offenen und transparenten Markt und werden daher im Rahmen des Vollzugs die Fahrzeuge mit Inverkehrsetzung im Ausland besonders nachverfolgen. Wir wollen keinesfalls, dass sich ein Sekundärmarkt entwickelt, der sich ausserhalb der Lenkungsabgabe bewegt.

Antrag

Die Formulierung ist so bewahren, dass die Fristsetzung (Inverkehrsetzung) sowie die Laufleistungsparameter (Mindestkilometerleistung) für alle Fahrzeugkategorien (Personenwagen, Lieferwagen, leichte Sattelschlepper und schwere Fahrzeuge) gleichwertig gelten.

Begründung

Siehe Kommentar und Antrag.

Artikel 17e [Referenzjahr]

Kommentar

Als Referenzjahr wird das Kalenderjahr, für das die Erreichung der individuellen Zielvorgabe überprüft wird, angenommen. Bei Nutzfahrzeugen erfolgt aber gemäss (EU) 2019/1242, Ziffer 33, der Bewertungszeitraum Juli bis Juni. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung.

Antrag

Berücksichtigung des Quelldatenbezuges für die Bewertung der Emissionswerte schwerer Fahrzeuge ab 01.07.2025 beginnend und jeweils für die Perioden Juli bis Juni rollierend, analog der EU.

Begründung

Mögliche fehlende VECTO-Daten vor dem 01.07.2025 führen zu einer verzögernden Implementierung, analog zur entsprechenden Europäischen Regulierung nach (EU) 2019/1242. Es kommt hinzu, dass der Hersteller bei unterschiedlichen Betrachtungsperioden keine Vergleiche bezüglich Verbesserungen im CO₂-Ausstoss unter den Ländern anstellen kann. Änderungen an den VECTO-Simulationen werden auf die Betrachtungsperiode Juli bis Juni vorgenommen, womit mit einem Delta des CO₂-Ausstosses über alle «Sub-Groups» im Implementierungsjahr von bis zu 2.7% (Berechnung eines namhaften Fahrzeugherstellers in der EU) gerechnet werden muss und die Schweizer Importeure dadurch schlechter gestellt werden. Gemäss dem bisherigen Ergebnis aus der Arbeitsgruppe schwerer Fahrzeuge für den CO₂-Vollzug entstehen keine zeit- und kostspieligen Anpassungen für die OEMs.

Artikel 17g

Kommentar

Die Priorisierung in der Logik der Definition des Importeurs muss nach unserem Dafürhalten in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird und – falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollen – der Fahrzeughalter.

Antrag

Anpassung der Formulierung nach dem chronologischen Verlauf mit einer Erstidentifikation bei der Zollanmeldung und danach abgestuft.

Begründung

Die Abwicklung aller Fahrzeugtypen erfolgt chronologisch und kann so einheitlich formuliert werden gemäss der zeitlichen Abfolge des Warenflusses. Damit kann auch bei privatem Import eines Neuwagens die Identifikation in gleicher Abfolge erfolgen und die Abwicklung gemäss Art. 23 sichergestellt werden.

Artikel 20

Kommentar

Das Unterscheidungsmerkmal von Kleinimporteure zu Importeur wurde im CO₂-Gesetz (Art. 11 Abs. 5) aufgrund von einer Menge an Einheiten definiert. Dies lehnen wir ab.

Antrag

Im Rahmen der nächsten Revision des CO₂-Gesetzes (SR 641.71) ist Art. 11 Abs. 5 so zu überarbeiten, dass das Unterscheidungsmerkmal für Kleinimporteure/Importeure die Verfolgung eines Geschäftsmodelles ist.

Begründung

Betriebe, die durch den Import einen Handel oder ein Geschäftsmodell betreiben, verfolgen ein wirtschaftliches Ziel. Somit können diese auch als Importeure gelten, welche gegenüber der Gesellschaft/Staat/Verwaltung einheitlich Verpflichtungen zu erfüllen haben (im gegebenen Fall Zielwerte, Sanktionen und Dokumentationen). Wenn Privat- oder Geschäftskunden für den Eigengebrauch ein Fahrzeug importieren und betreiben, sollen diese als Kleinimporteure gelten.

Artikel 23

Kommentar

Im Hinblick auf Kompensationsmöglichkeiten des Luftverkehrs fehlt für die Strassenmobilität die pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels. Die konsequente Handhabung müsste dann eine Abtretung über einen vollen Bemessungszeitraum ermöglichen.

Antrag

Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen und im Rahmen des Referenzjahres zu bescheinigen. Dazu wird ein nationales Emissionshandelsregister geführt.

Begründung

Ein Emissionshandel würde die positiven Auswirkungen auf das Klima begünstigen, weil damit ein Markt entsteht und diese Handelbarkeit der Emissionen wäre bilanzierbar, einfach in der Anwendung und der Effekt daraus konkret abschätzbar. Somit könnte Bürokratie abgebaut werden und für den Importeur wäre der Geschäftsverlauf mit emissionsarmen Fahrzeugen einfacher zu steuern.

Artikel 23a Abs. 2

Kommentar

Wie zu Artikel 17e vorgängig festgehalten, besteht ein Periodenproblem gegenüber von (EU) 2019/1242, wenn die Schweiz auf der Formulierung «bis zum 31. März des auf das Referenzjahres folgenden Jahres» beharren würde.

Antrag

Änderung der Formulierung auf bis zum 30. September nach Ablauf des Bewertungszeitraums gemäss Art. 17e.

Begründung

Die Sanktionsberechnung würde demnach in der Abwicklungslogik gleich wie die Europäische Union erfolgen und wäre somit für die Hersteller vergleichbar zwischen der Schweiz und der Europäischen Union. Damit könnte der administrative Aufwand für die OEMs wie Importbetriebe klein gehalten werden. Wir möchten an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, dass für die Bearbeitung der Monitoring-Aufgaben des BFE noch eine spezifische Arbeitsgruppe eingesetzt wurde.

Art. 23 Abs. 3 [Neu]

Kommentar

In der EU besteht die Möglichkeit, dass für leichte Nutzfahrzeuge, welche einen Auf- oder Umbau erhalten, die CO₂-Werte nachgerechnet und nachgereicht werden können. Da diese Möglichkeit in der Schweiz auch besteht, wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, dies in der neuen/geänderten Verordnung aufzunehmen.

Antrag

Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit Mehrstufen-Typengenehmigung nach Art. 3, Ziff. 8 der Richtlinie 2007/46/EG oder nach Art. 3, Ziff. 8 der Verordnung (EU) 2018/858, welche als Fahrgestell oder Brücke vor der ersten Inverkehrsetzung ihren endgültigen Aufbau erhalten und auf einem schweizerischen Datenblatt/Typengenehmigung, einem COC oder eCOC mit einer Einzelabnahme basieren, können mit nachgerechneten WLTP-Verbrauchswerten mittels Berechnungstool der Verordnung (EU) 2017/1151 für den CO₂-Ausstoss nach der Interpolationsmethodik abgerechnet werden.

Begründung

Siehe Kommentar

Artikel 25a

Kommentar

Gemäss Europäischer Union (EU) 2019/1242 müssen die VECTO-Daten ab dem 01.07.2025 verfügbar gemacht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Daten für das erste Halbjahr 2025 (d.h. erstes Implementierungs-Halbjahr) nicht vollständig zur Verfügung stehen werden. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung.

Antrag

Falls der Importeur für Fahrzeugzulassungen zwischen 01.01.2025 und 30.06.2025 nicht die geforderten VECTO-Daten bescheinigen kann, werden die Flotten-Durchschnittsdaten der Kategorien aus dem zweiten Halbjahr auch auf das Volumen des ersten Halbjahres 2025 angewendet.

Begründung

Falls keine verlässlichen Werte zur Verfügung stehen sollten, können die durchschnittlichen Emissionswerte des zweiten Halbjahres 2025 für den Einstieg in den CO₂-Vollzug angenommen werden. Dies wäre einmalig und markenspezifisch, falls keine verlässlichen Daten bestünden durch die EU-Vorgaben.

Artikel 25a Abs. 2

Kommentar

Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht.

Antrag

Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO₂-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies die Formulierung von:

- a. für Fahrzeuge, die im Betrieb CO₂ ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a, Ziff. 3.3;
- b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Begründung

Mit dieser technologieoffenen Formulierung werden neue Technologien begünstigt, die den gleichen Klimaeffekt haben. Sie ist dabei angelehnt an die Begrifflichkeit nach Art. 9a VTS (SR 741.41).

Artikel 26

Kommentar

Ökoinnovationen können von den Fahrzeugherstellern eindeutig deklariert werden. Der Importeur kann sie bei seinen CO₂-Deklarationen berücksichtigen. Bei mehrstufigen Fahrzeugen besteht eine Lücke für die Aufbaulösung und die Zertifizierung derselben kann schwierig sein.

Antrag

Massgebend für die Bestätigung von Ökoinnovation ist die Bescheinigung des Fahrzeugherstellers ungeachtet allfälliger zusätzlicher Lösungen für Aufbauten bei mehrstufigen Fahrzeugen. Schwere Fahrzeuge sind in diese Regelung einzuschliessen.

Begründung

Die Abwicklung und Deklaration von mehrstufigen Fahrzeugen ist abhängig von den gewählten Aufbaulösungen im In- und Ausland. Die einheitliche Deklaration von Ökoinnovationen kann damit nicht flächendeckend und lückenlos sichergestellt werden. Mit einer offenen Formulierung können auch zukünftige Verbesserungsmaßnahmen in einer zertifizierten Form ermöglicht werden, was dem Grundgedanken der Emissionsreduzierung dienlich ist.

Artikel 26a

Kommentar

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100%igen Biogas-Betrieb sicher zu stellen.

Der Bezug auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV (SR 730.02) stellt einen unnötig komplizierten Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz her. Sinnvoller ist die Regulierung der Kraftstoffart-Behandlung in der CO₂-Verordnung, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Effekte geht und nicht um Energieeffizienz als solches.

Antrag

Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder ein pauschalisierter Reduktionswert von 20% festgelegt wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen) für alle Fahrzeugarten.

Der Art. 26a, Abs. 1 CO₂-Verordnung ist so anzupassen, dass der Teilsatz mit Querverweis zur EnEV (SR 730.02) gelöscht wird.

Aufgrund der beiden vorgenannten Anträge ist in der Folge Art. 12a EnEV (SR 730.02) vollständig zu löschen, da dieser in der CO₂-Verordnung geregelt würde.

Begründung

Die Logik von synthetischen Treibstoffen muss auch für Biogas angewendet werden. Biogas verursacht zwar einen höheren Anteil an Emissionen, aber die Zuführung dieses Kraftstoffes unterliegt einer ähnlichen Betrachtungsweise wie synthetische Treibstoffe. D.h. auf eine anzunehmende Menge ist ein Korrekturfaktor für geringe Emissionen in Betracht zu ziehen (vgl. auch CO₂-Emissionsfaktoren oder <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/fachinformationen/biogene-treibstoffe.html> bzw. [der Ökobilanz dieser Treibstoffe](#)).

CO₂-Verminderungseffekte sämtlicher Treibstoffe sind einzig in der CO₂-Verordnung zu regeln, damit keine unnötige Komplexität erhalten bleibt (vgl. Behandlung von synthetischen Treibstoffen in der CO₂-Verordnung). Die EnEV (SR 730.02) regelt die Steigerung der Energieausnutzung auf Geräten, Anlagen und Fahrzeugen. Das hat mit der Herkunft der Energie und der Durchmischung in leitungsgebundenen Systemen nichts gemeinsam. Daher ist die Behandlung von Erdgas/Biogas (sowie deren biogenen Anteilen) einzig in der thematisch richtig gelagerten CO₂-Verordnung zu behandeln (sinngemäss zu synthetischen Treibstoffen).

Die Herstellung von Biogas ist im Rahmen der Kreislaufwirtschaft von grosser Bedeutung; zumindest aus der Perspektive der Energieproduktion und -verteilung (<https://www.energie360.ch/de/leistungen/gas/biogasanlagen/>). Dazu wurden in den vergangenen Jahrzehnten 46 Biogasanlagen aufgebaut. Verschiedene Nutzergruppen setzen auf dieses Biogas im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele (<https://www.energate-messenger.ch/news/246483/migros-ostschweiz-setzt-bei-neuen-lkw-auf-biogas>). Es ist kontraproduktiv, sinnvolle Vorhaben zu Verminderung der Treibhausgase durch eine falsche Regulierung im Keim zu ersticken.

Artikel 26b

Kommentar

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können.

Antrag

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]);
- erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden [HVO]) eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen.

Die Formulierung ist nicht auf «kann der Importeur beantragen» auszurichten, sondern auf «kann der Importeur anrechnen lassen».

Begründung

Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissionsreduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern – falls genügend Energie bereitgestellt werden kann. Im Rahmen von Faktorenbeurteilungen können strombasierte Energiequellen mit biogenen Treibstoffen unterschiedlich berücksichtigt werden, aber die Gesamtbemühungen für die Dekarbonisierung des Verkehrs soll in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO₂-Gesetz (SR 641.71) erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente oder Anwendungen übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufließen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure.

Eine Formulierung nach einem Antragswesen stellt keinerlei Garantie dar, dass daraus auch ein Anspruch besteht. Die Verordnung hat daher klar aufzuzeigen, dass sich Bemühungen in diesem Bereich auszahlen, wenn für diese Versorgung grosser Aufwand betrieben werden muss.

Artikel 26c

Kommentar

Die Nichtübernahme von Teilen der Anreize für emissionsfreie und -arme Fahrzeuge (ZLEV) der Europäischen Union lehnen wir dezidiert ab. Hierbei handelt es sich um eine gegenüber der EU verschärfende Regulierung. Die Argumentation in den Vernehmlassungsunterlagen ist in keiner Art und Weise nachvollziehbar, der Schritt ist im erläuternden Bericht völlig unzureichend begründet. In Art. 12 Abs. 4 des CO₂-Gesetzes (SR 641.71) ist die Orientierung an den dortigen Regelungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO₂-Emissionen festgehalten. Zudem sollte die Förderung entsprechender Fahrzeuge im Blickpunkt stehen. Daher:

- ist die Regelung auf die jährliche Geltungsdauer auf jeweils Fünfjahresperioden auszuweiten;
- sind auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g CO₂/km in die Berechnung einzubeziehen;
- ist die Regelung für neue Personenwagen von der Europäischen Union zu übernehmen.

Die Erleichterungen für die Zielwerterreichung 2025 und 2030 ermöglicht in diesen beiden Implementierungsjahren eine Anrechnung. Das ist marktverzerrend, weil es Hersteller gibt, die davon profitieren (aufgrund des Produktänderungszyklus) und andere nicht. Ferner ist die exklusive Berücksichtigung von BEV störend, da diese Niedrigemissionsfahrzeuge (LEV, bspw. PHEV) nicht mitberücksichtigt.

Antrag

Die Erleichterung von BEV/LEV hat für alle Fahrzeugkategorien gleichwertig Anwendung zu finden. Somit kommen auch PHEV in den Genuss der Berücksichtigung.

Die Erleichterungen zur Zielerreichung auf die nächsten Implementierungsjahre 2025 und 2030 ist auf die Perioden 2025-2029 und 2030-2034 auszuweiten. Die Zielquoten sind dabei auf die folgenden Werte anzusetzen:

Referenzjahr (*)	Personenwagen	Lieferwagen und leichte Sattelschlepper	Schwere Fahrzeuge
2025 (**)	25%	6%	6%
2026	25%	6%	6%
2027	25%	6%	6%
2028	25%	6%	6%
2029	25%	6%	6%
2030	35%	10%	10%
2031	35%	10%	10%
2032	35%	10%	10%
2033	35%	10%	10%
2034	35%	10%	10%

Zusätzlich zu den Flottenverminderungseffekt für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge ist ein Flottenverminderungseffekt für Personenwagen von bis zu 5% anzuwenden.

(*) beim Referenzjahr für schwere Nutzfahrzeuge ist auf die Besonderheit der Periode Rücksicht zu nehmen (vgl. Art 17e).

(**) Aufgrund des Antrages zu IV ist das Jahr 2025 nicht zu berücksichtigen, weil wir die Inkraftsetzung per 01.01.2026 fordern aufgrund der nicht akzeptablen rückwirkenden Inkraftsetzung.

Begründung

Die Automobilwirtschaft leidet unter einer stagnierenden bzw. leicht sinkenden Nachfrage an BEV und LEV, obwohl vielfältige Produkte zur Verfügung stehen (vgl. <https://www.auto.swiss/>). Die Marktteilnehmer haben zudem durch den CO₂-Vollzug einen hohen kommerziellen Druck, den passenden Produktmix zu vertreiben. Die bisherigen Bemühungen unserer Wirtschaftsbranche greifen noch nicht vollends. Im CO₂-Massnahmenvollzug 2023 ist es der Automobilwirtschaft gelungen, das Flottenemissionsziel zu erreichen – aber die stagnierende/rückläufige Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen stellt ein sehr grosses Risiko für die abgesenkten Zielwerte 2025 und 2030 dar. Daher sind die Bemühungen der verschiedenen Importeure mit einer Zielquotenregelung zu bestätigen. Sanktionserleichterungen sind zu ermöglichen, wenn die Bemühungen sichtbar sind. Letztere haben den BEV und den LEV-Anteil zu berücksichtigen – in allen Kategorien des CO₂-Vollzugs. Beide Antriebsformen helfen bedeutend, die Emissionswerte im Verkehr zu reduzieren. Diese Form der Implementierungshilfe für die nächsten Schwellenwerte sind für eine Fünfjahres-Periode sicherzustellen, damit auch genügend Zeit für den benötigten Infrastrukturaufbau und die Sicherstellung der Energieversorgung besteht. Damit ist ein kontinuierlicher und nachhaltiger Aufbau der ZLEV-Fahrzeuge möglich.

Elektrisch angetriebene Lieferwagen und leichte Sattelschlepper haben es besonders schwer, eine genügende Marktakzeptanz zu erhalten. Die Produkte verfügen in der Regel über einen höheren Anschaffungspreis, tendenziell eine geringe und nicht ausreichende Reichweite als auch ein hohes Leergewicht. Damit kann keine Transportkosten-Äquivalenz erreicht werden (Kosten pro t/km) gegenüber den heutigen Lösungen (vgl. ungleiche Behandlung zu schweren Fahrzeugen mit einem Vorteil aus dem LSVA-Tarif). In Verbindung mit hohen Stromkosten ist damit für viele Gewerbetreibende diese Fahrzeugkategorie nicht attraktiv. Auch die Umsetzung der Motion 18.3420 (NR Jacques Bourgeois) konnte dies nicht positiv beeinflussen. Wenn Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 4.25t zugelassen werden und trotzdem die Anforderungen an die Fahrzeugkategorie N2 erfüllen müssen (bspw. Tachograph, Geschwindigkeitsbegrenzer, ADAS-Systeme), dann sind dies zusätzliche regulatorische Auflagen für die Unternehmen und machen die Fahrzeuge unattraktiv. Gerade die leichten Nutzfahrzeuge brauchen daher einen besonderen Anreiz, damit die technischen Lösungen eine Kundenakzeptanz finden.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen zeigt sich ein starker Rückgang bei den Steckerfahrzeugen auf aktuell noch 6.3%. Sehr verstärkend kommt hinzu, dass die bis Ende 2024 nicht berücksichtigten leichten Nutzfahrzeuge mit einem Leergewicht von über 2'585 kg (Heavy-Duty Homologation) neu in den CO₂-Vollzug kommen.

Importeure, welche sich in diesem Segment den Anliegen der Kundschaft mit ihren Aufbau Lösungen auf Fahrgestellen verschrieben haben und keine leichten Nutzfahrzeuge in tieferen Gewichtsklassen anbieten können, werden unverhältnismässig stark bestraft. Interne Auswertungen zeigen, dass das durchschnittliche Leergewicht von solchen Fahrzeugen um 590 kg höher liegt gegenüber dem Leergewicht von unter 2'585 kg schweren leichten Nutzfahrzeugen und dass der CO₂-Ausstoss um rund 108 g/km höher liegt.

Artikel 27c (neu)

Kommentar

Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen.

Antrag

Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so wird für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst; dabei wird die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt.

Begründung

Der Ausschluss der Nischen- und Kleinserienhersteller-Regelung in der Schweiz stellt eine Verschärfung gegenüber den EU-Regelungen dar, weshalb wir deren Wiedereinführung analog der EU fordern.

Artikel 92d

Kommentar

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Thematisch ähnlich wurde Motion 21.4318 (NR Niklaus-Samuel Gugger) im National- und Ständerat (angenommen am 18.09.2023 (NR) und 06.03.2024 (SR)) behandelt.

Antrag

Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Begründung

Wenn bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen Emissionsreduzierungen erwirkt werden können, dann erzielen wir einen Erfolg für die Defossilisierung, ungeachtet dessen, ob es sich um einen biogenen oder strombasierten Kraftstofftyp handelt. Dieser Handel und folglich eine hohe Beimischmöglichkeit muss aufgebaut werden können, damit die Neu- und Bestandesflotte schnellstmöglich nachhaltig versorgt werden kann. Einkauf und Produktion von erneuerbarem Gas muss dort möglich sein, wo optimale Bedingungen herrschen (bzgl. Kosten und Eignung zur Herstellung). Die internationale Bescheinigung führt zu Vergleichbarkeit und Wettbewerb. Uns ist bewusst, dass nach Art. 45 MinöStV (SR 641.611) eine Clearingstelle benötigt wird, damit die Beimischraten überprüft bzw. die Steuerpflicht korrekt administriert wird. Dies insbesondere dann, wenn es Tarifänderungen in der Besteuerung gibt. Genau jene Clearingstelle könnte jedoch auch für die Überprüfung des Ökologienutzens für das EHS genutzt werden.

Artikel 113c

Kommentar

Die Beschränkung auf reine Biogasanlagen nützt nicht alle Möglichkeiten zur Reduktion der heutigen fossilen Energiequellen aus.

Antrag

Die Förderberechtigung ist technologieneutral auf synthetisches Methan und Wasserstoff auszuweiten. Gleichzeitig ist die Förderung auf lokale Produktion im Inland zu beschränken.

Begründung

Wenn bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen Emissionsreduzierungen erwirkt werden können, dann erzielen wir einen Erfolg für die Defossilisierung, ungeachtet davon, ob es sich um einen biogenen oder strombasierten Kraftstofftyp handelt. Dieser Handel und folglich eine hohe Beimischmöglichkeit muss aufgebaut werden können, damit die Neu- und Bestandesflotte schnellstmöglich nachhaltig versorgt werden kann. Ein Mittelabfluss ins Ausland ist auszuschliessen, so dass nur dort investiert wird, wo auch ein Steuersubstrat entstehen kann (vgl. Art 114).

Artikel 114 Abs. 1 Bst. d und 2

Kommentar

Der Förderung von Technologien für die Verminderung von Treibhausgasemissionen ist nur auf Darlehensbürgschaften ausgelegt. Dieses Instrument kann ausgeweitet werden.

Antrag

Die Förderung ist inhaltlich nebst der möglichen Verbürgung von Darlehen zu erweitern um:

- Investitionen in solche Vorhaben werden als Unterhaltsarbeiten betrachtet und nicht als Investitionen. Folglich würde daraus noch ein Steuervorteil entstehen.

Diese Unterstützungsleistung kann auf die Jahre 2025 bis 2030 (Bemessungszeitraum) beschränkt werden.

Begründung

Damit die gewünschten klimapolitischen Zielsetzungen erreicht werden können, braucht die Eidgenossenschaft:

- ein schneller Energieproduktionsausbau
- einen besseren Energiezugang für die Nutzer
- einen funktionierenden Energiemarkt
- eine multimodale Lösung hinsichtlich der Energieform.

Eine flächendeckende Förderung von Initiativen ist dabei gewünscht, damit der Markthochlauf schnell stattfindet.

Artikel 119

Kommentar

Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollte auch für den Infrastrukturausbau zu Gunsten der schnellen Entwicklung der E-Mobilität verwendet werden. So bspw. auch für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur. Ein schneller Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur hilft, die Problemstellung des Energiezugangs für Mitarbeiter, Mieter, Laternenparkierer, Gewerbetreibende uwm. zu lösen. Gerade für letztere ist die E-Mobilität heute schlicht und ergreifend nicht bezahlbar. Bei einem fiktiven Verbrauch für ein Fahrzeug von 10l Diesel (98 kWh äquivalent) fallen Energiekosten von ca. 17.50 CHF an. Die gleiche Energiemenge Strom würde einen Tarif von 17.8 Rp/kWh ausmachen. Das Laden im Heimtarif wird jedoch bei 32.1 Rp/kWh taxiert (vgl. <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/elektromobilitaet/elektroauto-unterwegs-aufladen.php>) und öffentliches Laden kostet ab ca. 55-65 Rp/kWh (vgl. <https://www.energieheld.ch/elektromobilitaet/oeffentliche-ladestationen#:~:text=Im%20User%2DTarif%20f%C3%A4hrt%20keine,ab%20CHF%200.57%20pro%20kWh>) zuzüglich einer Grundgebühr. Folge dessen ist Heimpladen (ca. Faktor 2) und auch öffentlich laden (ca. Faktor 3) teurer als der öffentliche Energiebezug aus fossilen Quellen. Damit ist keine Kostenäquivalenz geschaffen. Hinzu kommt, dass die Transportleistung durch höheres Leergewicht der Fahrzeuge reduziert ist. Die ökonomischen Grundsätze sprechen somit gegen die E-Mobilität für gewerbliche Nutzer. Durch eine Förderung der Ladeinfrastruktur wird ein Anreiz für Investitionswillige geschaffen und das verteuert den Energiebezug nicht. Damit wird der Nutzerzugang für die E-Mobilität positiv beeinflusst. Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet. Damit kann dem schlechten Zugang zur Ladeinfrastruktur wirksam entgegengewirkt werden.

Antrag

Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Begründung

Siehe Kommentar.

Artikel 124

Kommentar

Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollte auch für den Infrastrukturausbau zu Gunsten der schnellen Entwicklung der E-Mobilität verwendet werden. So bspw. auch für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur. Ein schneller Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur hilft die Problemstellung des Energiezugangs für Mitarbeiter, Mieter, Laternenparkierer und Gewerbetreibende zu lösen. Gerade für letztere ist die E-Mobilität heute schlicht und ergreifend nicht bezahlbar. Bei einem beispielhaften Verbrauch für ein Fahrzeug von 10l Diesel (98 kWh äquivalent) fallen Energiekosten von ca. 17.50 CHF an. Die gleiche Energiemenge Strom würde einen Tarif von 17.8 Rp/kWh ausmachen. Das Laden im Heimtarif wird jedoch bei 32.1 Rp/kWh taxiert (vgl. <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/elektromobilitaet/elektroauto-unterwegs-aufladen.php>) und öffentliches Laden kostet ab ca. 55-65 Rp/kWh (vgl. <https://www.energieheld.ch/elektromobilitaet/oeffentliche-ladestationen#:~:text=Im%20User%2DTarif%20f%C3%A4hrt%20keine,ab%20CHF%200.57%20pro%20kWh>) zuzüglich einer Grundgebühr. Folge dessen ist Heimpladen (ca. Faktor 2) und auch öffentlich Laden (ca. Faktor 3) teurer als öffentlichen Energiebezug aus fossilen Quellen.

Wird bei diesem Beispiel eine Verdoppelung des Wirkungsgrades der BEV-Lösung angenommen (vgl. <https://www.energieschweiz.ch/programme/fahr-mit-dem-strom/energieeffizienz/>), dann könnte damit ungefähr der Heimtarif abgedeckt werden – aber nicht das öffentliche Laden entlang der Route. In Kombination mit realen Reichweiten von Lieferwagen von <150 km Fahrdistanz, benötigt die Anwendung eine Energieversorgung entlang der Route.

Damit ist keine Kostenäquivalenz geschaffen. Hinzu kommt, dass die Transportleistung durch höheres Leergewicht der Fahrzeuge reduziert ist. Die ökonomischen Grundsätze sprechen somit gegen die E-Mobilität für gewerbliche Nutzer.

Durch eine Förderung der Ladeinfrastruktur wird Investitionswilligen ein Anreiz geschaffen und das verteuert den Energiebezug nicht. Damit wird der Nutzerzugang für die E-Mobilität positiv beeinflusst. Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Antrag

Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Begründung

Siehe Kommentar.

Artikel 129b bis f

Kommentar

Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und mit dem Stand der Vernehmlassung soll eine weitere Kaufunterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um einseitige Regulierung, die den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr diskriminiert.

Antrag

Die Fördersituation ist gleichwertig auszuweiten auf den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge müssen langfristig alle Fahrzeugklassen erbringen.

Begründung

Bei der beabsichtigten Anpassung der MinöStV (SR 641.611) soll die Steuerentlastung durch eine Kaufunterstützung ersetzt werden. Diese einseitige Förderung verzerrt über die MinöStV (SR 641.611) oder über die CO₂-Verordnung die Kostentransparenz des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr oder dem gewerblichen Güterverkehr. Zudem ist es eine Bevorteilung des öffentlichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern; wobei der öffentliche Verkehr parallel noch gesondert gefördert wird, weil er nicht kostendeckend arbeitet. Die anzuvisierende ökologische Effizienz, die Energieverfügbarkeit und die Finanzierbarkeit der Infrastruktur ist aber bei allen Verkehrsteilnehmern gleichermassen gefragt, weshalb die einseitige Massnahme für den ÖV nicht wirkungsvoll sein wird (ob durch höhere Fahrzeugpreise die Fahrtkosten für den Nutzer steigen oder durch höhere Subventionsbeiträge: beides hat die gleichen Effekte für Umwelt und Nutzer). Hinzu kommt, dass Reisebusse oder Cars noch nicht den Emissionsreduktionszielen nach der CO₂-Verordnung unterstehen. Im Sinne der Gleichberechtigung ist dieser Absatz entweder zu streichen oder zu erweitern. Falls die Förderung für den öffentlichen Verkehr bestehen bleiben sollte, braucht es eine adäquate Direktförderung für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge.

Artikel 146af

Kommentar

Gemäss dem vorgeschlagenen Artikel besteht die Gefahr der ungleichen Behandlung der Importeure. Mit unserem Antrag unter IV (siehe nachstehend) könnte auf diesen Artikel gänzlich verzichtet werden. Die verzögerte Inkraftsetzung ermöglicht die Einhaltung der Leistungsparameter: Aufgrund der späten Verabschiedung der definitiven Fassung der CO₂-Verordnung wird den Importeuren die Möglichkeit entzogen, frühzeitig das Angebot so zu lenken, dass keinerlei Sanktionszahlungen anfallen. Damit ist keinerlei Rechtssicherheit gewährt. Dabei gilt zu bedenken, dass die Schweiz zwar auf die gleichen Emissionsziele fokussiert, wir aber historisch von einem höheren Ausstosswert und einer schwereren Flotte herkommend, grössere Anstrengungen unternehmen müssen, damit wir auf diesen Zielwert kommen.

Antrag

Streichung des Artikels, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben. Dies ist im Sinne des freien Marktes, zu dem wir uns bekennen. Aufgrund der späten Behandlung des Geschäftes beantragen wir eine Verzögerte Inkraftsetzung auf den 01.01.2026, damit frühzeitig die Angebote bereinigt werden können, damit Importeure auch die Möglichkeiten haben das Verkaufsportfolio zu steuern. Das Kalenderjahr 2025 soll daher nach der aktuellen Fassung der CO₂-Verordnung vollzogen werden.

Begründung

Siehe Kommentar und Antrag.

IV

Kommentar

Der Bundesrat geht davon aus, dass das CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 und die dazugehörige Verordnung (deren Vernehmlassungsfrist am 17.10.2024 endet) nicht vor dem 31.12.2024 in Kraft gesetzt werden können, weshalb eine rückwirkende Gültigkeit vorgesehen wird. Wir erwarten, dass dieser Entscheid erst spät im zweiten Quartal 2025 erfolgen könnte. Damit können wir uns als betroffene Wirtschaftsbranche in keiner Weise einverstanden erklären, da diese Bestimmung realitätsfremd ist und die Unternehmen die zukünftigen Folgen der Geschäftstätigkeit abschätzen müssen. Ebenfalls kann rückwirkend die Angebotslenkung nicht realisiert werden und die bereits getätigten Vorausinvestitionen für Fahrzeugbestellungen (kundenverkaufte Fahrzeuge und Lagerfahrzeuge) werden viele Monate im Voraus ausgelöst.

Antrag

Anstelle der Inkraftsetzung per 01.01.2025 soll fix der 01.01.2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung zwischen 01.01.2025 – 31.12.2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO₂-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO₂-Verordnung). Siehe auch Art. 146 af.

Begründung

Fahrzeuge werden üblicherweise Monate im Voraus bestellt und dann auf Kundenwunsch gefertigt. Die Lagerbestände basieren in der Kostenannahme auf den Kalkulationsgrundlagen zum Bestellzeitpunkt. Eine rückwirkende Festlegung der Parameter (wie mögliche Sanktionsfolgen) beeinflusst nicht nur zukünftige Kaufentscheidungen (und somit Angebote an die Kunden), sondern auch das laufende Verkaufsportfolio. Eine Nachverhandlung mit dem Kunden für das gewählte Produkt erachten wir als nicht darstellbar, ebenso entfallen mit dem Vernehmlassungsvorschlag auch die Lenkungsmöglichkeiten für bereits verkaufte und bestellte Fahrzeuge.

Wenn die Verordnung rückwirkend in Kraft gesetzt wird, hat dies folglich grossen Einfluss auf die Ergebnisse der Unternehmen und der gewünschte Lenkungseffekt beim Konsumenten kann nicht erzielt werden. Die Automobilwirtschaft trägt ein hohes Investitionsvolumen für zukünftige Verkäufe (bspw. Vertriebsstrukturen und Lagerbestände) und funktioniert mit langfristigen Investitionszyklen. Daher sind viele Produkte für die Auslieferung im Jahr 2025 bereits bestellt und die Korrekturwirkung kann mit Unsicherheiten in der CO₂-Verordnung nicht risikoavers vollzogen werden. Diese Ungewissheit kann für die Unternehmen hohe Folgekosten bedeuten, was die Ergebnisse (inkl. Steuersubstrat) beeinflussen wird. Mit dem Vorschlag der verzögerten Inkraftsetzung kann ein praktischer Ansatz gewählt werden, das Jahr 2025 noch unter den bekannten Voraussetzungen zu bewerten und nötigenfalls zu sanktionieren. Gleichzeitig hilft es der Branche, die nötigen Angebotsbereinigungen so durchzuführen, dass das Automobilgewerbe auch eine Chance hat, die CO₂-Vorgaben sanktionsfrei einzuhalten. Ohne Berücksichtigung dieser verzögerten Inkraftsetzung würden die Gewerbetreibenden bestraft werden für bereits geschlossene Kaufverträge und damit die Sanktionen vollends selber entrichten – ohne dass die gewünschte Lenkungswirkung nachfrageseitig erzielt wird.

Anhang 4a, Ziffer 1.1 und 1.2 [Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper]

Kommentar

Wir begrüssen die Beibehaltung des Gewichts-faktors bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Aus den Statistiken der vergangenen Jahre (Anhang 4a, Ziff. 2) ist ersichtlich, dass die Fahrzeuge kontinuierlich schwerer wurden. Dies erfolgte aufgrund von erhöhtem Passagier- und Fussgängerschutz (Crashverhalten), höherem Komfort, bessere Wärmedämmung, erweiterter Fahrerassistenzsysteme, Abgasnachbehandlung, Implementierung von schwereren alternativen Antriebssystemen etc. Das Gewicht ist ein massgeblicher Einflussfaktor für den Energieverbrauch von Fahrzeugen (bei der Beschleunigung und Verzögerung). Dieses Kriterium ermöglicht die Würdigung des bestehenden und mutmasslichen Fuhrparks der Schweiz aufgrund unserer Marktbesonderheiten (Strassenbedingungen, Topografie, Anhängerbetrieb, Fahrzeuganwendungen etc.).

Gemäss Schilderungen zu Art. 26c ist die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und deren Formel $(z + a * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km})$ dahingehend abzuändern, dass der Anteil von ZLEV-Fahrzeugen (somit BEV als auch PHEV mit einem Ausstoss von bis zu 50 g CO₂/km) als Quotenwert für die individuelle Zielvorgaben-Berechnung berücksichtigt wird.

Antrag

Anpassung der Zielvorgabe mit der Formel: $((1 - \text{ZLEV}) * ((z + a) * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km}))$.

Begründung

Gemäss Erläuterungen zu Art. 26c sowie in Anlehnung an den ZLEV-Faktor, der nach den Regelungen der Europäischen Union zulässig ist. Diese Regelung begünstigt das Bestreben der Fahrzeugimporteure, eine kontinuierlich ansteigende (höhere) Quote an emissionsfreien und -armen Fahrzeugen in Verkehr zu bringen.

Anhang 4a, Ziffer 1.3

Kommentar

Kleinimporteure müssen die gleichen Stichtage wie Grossimporteure erhalten, so dass es keine Übervorteilung gibt. Die Zielwertgerade ist anzupassen, weil nachweislich über die vergangenen Jahre die Fahrzeugflotte schwerer wurde und wir überproportionale Anstrengungen benötigen, damit wir die Zielwerte erreichen (vgl. Art. 146af). Der Einsatz von dualen Antriebssystemen oder BEV führt zu einem höheren Gewicht als herkömmliche Antriebsformen. Bei Lieferwagen ist eine duale Zielwertgerade vorgesehen für unterdurchschnittlich und überdurchschnittlich schwere Fahrzeuge. Der Gewichtungsfaktor (im Sinne der Zielwertgeraden oder Steigung) ist ausgeprägt zu würdigen, weil es langfristig auch zum gleichen Ziel führen wird. Die Erleichterungen der Absenkjahre 2025 und 2030 sind einseitig und bevorteilen einzelne Marktteilnehmer mit Produktänderungen in den Implementierungsjahren – daher sind die Erleichterungen auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen (siehe Artikel 26c).

Antrag

In Anbetracht des sich abzeichnenden, noch nie dagewesenen, horrenden wirtschaftlichen Schadens für das Autogewerbe verlangen wir eine Übergangsfrist bis 31.12.2025 für die Berechnung der individuellen Zielwerte der einzelnen Importeure für Personenwagen mit dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km und für die leichten Nutzfahrzeuge mit dem Zielwert von 153.9 g CO₂/km (vgl. Art. 146af und IV).

Die Zielwertgerade ist wie folgt vorzusehen:

- Personenwagen, Jahre 2025-2034: -0.0144 unter Berücksichtigung von Anträgen zu Anhang 4a, Ziff. 1.1 und 1.2 betreffend dem ZLEV-Faktor.
- Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, Jahre 2025-2034: 0.1064 für unterdurchschnittlich schwere Fahrzeuge

Diese Zielwertgerade trägt der Gewichtsabweichung Rechnung und führt langfristig zum gleichen Ergebnis, da sich der Gewichtsunterschied der Gesamtflotte langfristig ausgleichen wird.

In Anlehnung an den bisherigen CO₂-Vollzug fordern wir den Ausschluss der Heavy Duty-Fahrzeuge (Leergewicht >2'585 kg) für die CO₂-Verordnung. Dies aufgrund deren besonderen Charakteristik mit dem schweren Aufbaugewicht und den spezifischen Transportbedürfnissen, welche diese Fahrzeuge erbringen müssen.

Begründung

Betreffend der Begründung zur Übergangsregelung im Kalenderjahr 2025 und verzögerter Inkraftsetzung auf den 01.01.2026 verweisen wir auf den Antrag/die Begründung zu Art. 146af und IV.

Die Zielwertgerade trägt dem Gewichtungsfaktor und der historischen Emissions- und Gewichtssituation langfristig Rechnung. Ebenfalls gleicht sich diese langfristig aus, weil nur eine Differenzgewicht-Bewertung stattfindet. Damit trägt sie dem überdurchschnittlich schweren Schweizer Fuhrparkgewicht Rechnung und führt gleichzeitig nicht zu einer überdurchschnittlichen Bevorteilung der Importeure. Die zunehmende Durchmischung mit PHEV und BEV führt zu einer weiteren Zunahme der Fahrzeuggewichte. Die abweichende Forderung der Zielwertgerade ist keine Aufweichung des Zielwertes, denn diese bleiben nach wie vor bestehen und die Berücksichtigung der Leergewichte zeigt einen dynamischen Verlauf, die Emissionsziele zu erreichen. Die Marktakzeptanz von BEV-Lösungen bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern ist bisweilen nicht in Ansätzen gegeben. Die aktuellen Zulassungsdaten bestätigen, dass die Marktfähigkeit der Produkte nicht gegeben ist und diese von den Kunden nicht ausreichend nachgefragt werden.

Die zweigeteilte Lösung der Referenzmasse bzw. Leergewicht für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ist für den Importeur nicht zu steuern. Der Kunde wählt aufgrund seiner Bedürfnisse die Aufbauten weitestgehend selbständig und lässt diese im In- und Ausland aufbauen. Die Komplexität des Geschäftes ist dabei enorm hoch, die Produktvielfalt breit und gleichzeitig bestehen herausfordernde Ansprüche an die Einsatzfähigkeit dieser Transportmittel. Gemäss unserer Analyse sind bisherige Heavy Duty-Fahrzeuge (>2'585 kg Referenzmasse) aber >590 kg schwerer als die Light Duty-Flotte. Der Grund dafür liegt in der Aufbaucharakteristik und dem Transportbedürfnis (bspw. Kühlkoffer, Trockenfracht-Aufbauten mit Ladebordwand und Anhängerkupplung, schwere Geländebedingungen im Bausektor) gegenüber anderen Märkten, welche hauptsächlich Kastenwagen absetzen in diesem Fahrzeugsegment. Diesem Umstand ist mit einem Ausschluss der Fahrzeuge mit Referenzmasse >2'585 kg im CO₂-Vollzug Rechnung zu tragen.

Anhang 4a, Ziffer 2.1 und 2.2

Kommentare

Die Leergewichte 2023 fehlen und sind noch nachzutragen.

Antrag

Nachführung der Leergewichte Personenwagen 1'767 kg und Lieferwagen 2'110 kg für das Jahr 2023.

Begründung

Siehe Kommentar.

Anhang 4b, Ziffer 1

Kommentar

Die Menge an importierten erneuerbaren synthetischen Treibstoff umfasst eine Jahresimportmenge. Die Umschlüsselung auf eine Lebensdauerfahrleistung (welche im Zeitraum von \emptyset 10.3 Jahren bei Personenwagen [Jahresbericht 2023-24 auto-schweiz] erreicht wird) ist nicht plausibel und der Wert von 220'000 km ist zudem realitätsfremd. Die \emptyset Fahrleistung beträgt in der Schweiz 10'950 km pro Kalenderjahr bei Privatpersonen (vgl. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tageszeit-unterwegszeit.html>).

Antrag

Die Berechnungsformel ist so anzupassen, dass die Berücksichtigung unter Annahme der jährlichen Durchschnittsfahrleistung berechnet wird. Wie zu Art. 26b geschrieben, sind in diese Betrachtung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen auch erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff miteinzuschliessen.

Begründung

Die Berechnungsfaktoren für den Import einer Jahreseinkaufsmenge gegenüber einer maximalen Laufleistung zeigt ein Verbrauchszeitraum-Problem auf. Die Jahreseinkaufsmenge ist mit einer Jahreslaufleistung zu vergleichen, da diese ja periodisch wiederkehrend stattfinden (Bezug und Verbrauch). Damit wird ein Anreiz gesetzt für synthetische Treibstoffe, obwohl damit der Effekt aus dieser Anrechenbarkeit nicht als Umgehungsweg für emissionsfreie oder -arme Antriebe ausgelegt werden kann. Gemäss unseren Berechnungen ist eine Zielwertanpassung von 100'000 Liter eingeführtem Treibstoff bei einer Flotte von 4'000 Einheiten <1 g CO₂/km auf den Flottenmix und daher als geringfügig einzustufen.

Anhang 4b, Ziffer 2

Kommentar

Die Menge an importierten erneuerbaren synthetischen Treibstoff umfasst eine Jahresimportmenge. Die Umschlüsselung auf eine Lebensdauerfahrleistung ist nicht plausibel. Siehe auch Kommentar zu Anhang 4b, Ziffer 1.

Antrag

Die pro Untergruppe genannte durchschnittliche Lebenstransportleistung soll auf die durchschnittliche jährliche Transportleistung umgerechnet und angewendet werden. Die Berechnungsformel ist entsprechend anzupassen.

Begründung

Die Berechnungsfaktoren für den Import einer Jahreseinkaufsmenge gegenüber einer maximalen Laufleistung zeigt ein Verbrauchszeitraum-Problem auf. Die Jahreseinkaufsmenge ist mit einer Jahrestransportleistung zu vergleichen, da diese periodisch wiederkehrend stattfinden (Bezug und Verbrauch). Damit wird ein Anreiz gesetzt für synthetische Treibstoffe, obwohl damit der Effekt aus dieser Anrechenbarkeit nicht als Umgehungsweg für emissionsfreie oder -arme Antriebe ausgelegt werden kann.

Anhang 4c, Ziffer 1.1.1 und 1.1.2

Kommentar

Gemäss unserem Antrag zu Art. 26c sind die Verminderungseffekte durch die ZLEV-Quote zu berücksichtigen (hinsichtlich emissionsfreien und -armen Fahrzeugen) und auch für die Kalkulation nach Art. 27 zu berücksichtigen. In Anlehnung an die bisherige Handhabung sollen Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit der ZLEV-Quote gleichgestellt werden, damit wir schnell eine Verminderung der Emissionen erreichen und der aufstrebenden Technologiedurchdringung eine Motivation schaffen.

Antrag

Siehe Kommentar und Anpassung der Formel auf ZLEV anstelle von ZEV (vgl. Anhang 4a, Ziff. 1.1 und 1.2). Die emissionsarmen PHEV mit einem Ausstoss von 50 g CO₂/km sind gleich zu berücksichtigen wie die emissionsfreien BEV. Dieser ZLEV-Wert (anstelle ZEV-Wert) ist nicht in der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte (Anhang 4c, Ziff. 1.1.1) zuzurechnen, sondern dem individuellen Flottenziel anzurechnen. In der Folge ist Anhang 4c, Ziff. 1.1.2 anzupassen.

Begründung

Siehe Begründung zu Art. 26c sowie Kommentar. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass PHEV langfristig nicht das Hauptvolumen des Fahrzeugparks darstellen werden, weil die Effizienzverbesserung der BEV überproportional kompensieren wird. Im Sinne einer kleineren Eintrittshürde für spezifische Anwendungen (bspw. Lieferwagen) kann eine Förderung der PHEV mit einer ZLEV-Quote übergangsweise helfen, den Schritt zur Elektrifizierung schneller zu ermöglichen. Die Bestrebungen der Importeure im Absatz von Steckerfahrzeugen (BEV / PHEV) sollen für alle Fahrzeugarten, PW, LNF und SNF anwendbar sein. Der ZEV-Faktor soll, wie in der EU, bei der Berechnung der Zielvorgabe berücksichtigt werden (siehe dazu auch die Begründung zu Art. 26c).

Anhang 4c, Ziffer 1.2.2

Kommentar

Die Formel mit «Ant_{sg}» ist unpräzise. Dies sollte kein absoluter Wert sein, sondern ein prozentualer Anteil der Neuwagenflotte. Dies ist noch entsprechend zu kennzeichnen.

Unter «ZEV» wird Bezug genommen auf Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Dieser Punkt müsste sich jedoch auf schwere Fahrzeuge beziehen.

Unter «RedST» müsste auf g CO₂/tkm ein Bezug hergestellt werden und nicht auf g CO₂/km. Ansonsten ist die Relevanz für schwere Fahrzeuge nicht gegeben.

Antrag

Änderungen und Ergänzungen gemäss Kommentar.

Begründung

Siehe Kommentar. Formulierungen sind unpräzise oder falsch referenziert.

Beilage 2 – Detailausführungen (Kommentare, Anträge und Begründungen) zur Vernehmlassung Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel 1

Kommentar

Die Abstützung auf Art. 7, Abs. 9 und Art. 35d USG (SR 814.01) stellen einen starken Bezug zu biogenen Treibstoffen her, der in Art. 1 bis Art. 3 IBTV zu wenig präzise berücksichtigt wird.

Antrag

Als emissionsarme Brenn- und Treibstoffe sind explizit auch biogene Treibstoffe einzuschliessen und dafür ist eine einheitliche Formulierung zu wählen (vgl. Art. 3 IBTV).

Begründung

Die Formulierung lässt einen zu grossen Interpretationsspielraum zu, aber die klimawirksamen Kriterien sind eindeutig gegeben. Somit kann die Herkunft des Treibstoffes auch umfassender gehalten werden. Die Definitionen in den folgenden Regulierungen sind uneinheitlich und damit verwirrend:

- USG (SR 814.01), Art. 7
- MinöStG (SR 641.61), Art. 2
- MinöStV (SR 641.611), Art. 19a
- CO₂-Gesetz (SR 641.71), Art. 11a
- Vernehmlassung IBTV, Art. 3

Die Bereinigung der Anforderungskriterien ist nach unserem Dafürhalten unumgänglich, damit Missverständnisse ausgeschlossen werden können.

Artikel 2

Kommentar

Die Definition von «Inverkehrbringung» ist verwirrend, wenn es um die leitungsgebundenen Energieträger geht (bspw. Methangas CH₄). Zum einen kann CH₄ als Biogas oder synthetisches Gas beigemischt werden und bei der Abgabe am jeweiligen Bezugsort ist nicht eindeutig identifizierbar, welchen Ursprung das Gas hat.

Antrag

Wir beantragen eine klare Deklaration von «Inverkehrbringen» mittels virtueller Betrachtung der Massenbilanzierung (d.h. Einspeiseleistung ins Netz) oder der Präzisierung für die Bezugsmenge aus dem Netz mit einem Zertifikathandel.

Begründung

Siehe Kommentar

Beilage 3 – Hinweise für ein zukünftiges Lenkungssystem

Wir stellen die heutige Regulierung der angebotsseitigen Lenkungsabgabe, bei dem die Importeure von Produkten zur Rechenschaft gezogen werden, in Frage. Ein zukünftiges Konstrukt muss den Verbraucher in den Fokus setzen und nicht den Zwischenhandel. Denn die Lenkungsabgabe soll in erster Linie das Konsumentenverhalten beeinflussen und nicht ein Vertriebssystem.

Die Mittelverwendung der Einnahmen aus dem CO₂-Vollzug sind ebenso zu überdenken, da die Verteilung gemäss bestehender CO₂-Verordnung, Art. 119 und 120 (SR 641.711), nicht Steckerfahrzeug-relevant eingesetzt werden.

Ebenfalls sind bei einer nächsten Überarbeitung des CO₂-Gesetzes Wirtschaftssektoren (wie bspw. der Agrarsektor) zu berücksichtigen, welche heute noch keinen verpflichtenden Beitrag zur Emissionsreduktion leisten müssen.

Zusätzlich sind andere CO₂-emittierende Fahrzeugkategorien einzuschliessen, welche ebenfalls einen Beitrag zur Emissionsreduktion zu leisten haben für unser gemeinsames Klimaziel.

Ebenfalls wird durch einen grösseren Anteil an Steckerfahrzeugen die Energie-Bepreisung eine Herausforderung, weil Einnahmen aus der Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611) wegfallen.

Neue rechtliche Rahmenbedingungen sind hinsichtlich der eindeutigen Auslegung auf das Schweizer Recht auszulegen ohne verwirrende oder allenfalls gegensätzliche EU-Regulierungen (vgl. Art. 17c^{bis}).

Eine spätere Überarbeitung des CO₂-Gesetzes muss das Umsystem der Regulierung und Finanzierung berücksichtigen:

- Finanzierung NAF (SR 725.13) und BIF (SR 742.140)
- Lastabhängige Schwerverkehrsabgabe (SR 641.81)
- Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611)
- Bundesgesetz über die Stromversorgung (SR 734.7) / Stromversorgungsverordnung (SR 734.71)
- Zollgesetz (SR 631.0) / Automobilsteuerverordnung (SR 641.511)

Dabei ist insbesondere auf eine technologie-offene Ausgestaltung Rücksicht zu nehmen. Das übergeordnete Ziel ist die Erreichung des Klimaziels und eine faire Bepreisung der Energie bei gleichzeitiger Sicherstellung der Kostendeckung des Strassenverkehrs. Damit können wir uns einverstanden erklären. Aber einseitige Bevorteilung von Anwendungen und/oder Verkehrsträgern lehnen wir grundsätzlich ab. Hier ist Kohärenz gefragt und auch die Begünstigung von verschiedenen Lösungsansätzen, damit die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres Landes nicht gehemmt ist.

Bundesamt für Umwelt

vnl-klima@bafu.adim.ch

Name: Luzia Bieri

Tel.: +41 44 29828-00

Fax: +41 44 29828-99

E-Mail: luzia.bieri@firstclimate.com

Datum: 16.10.2024

Revision der CO₂-Verordnung – Stellungnahme First Climate (Switzerland) AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir zur Revision der CO₂-Verordnung Stellung.

Grundsätzlich begrüssen wir die vorgesehenen Änderungen. Basierend auf unserer langjährigen Erfahrung als Projektentwickler und Prüfstelle für inländische Kompensationsprojekte möchten wir die nachfolgenden Änderungen beantragen.

1. Zur Messung der Emissionsverminderungen (Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1)

Antrag:

Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1

~~«nachweisbar und quantifizierbar sind und mittels Messungen bestätigt werden.»~~

Die Ergänzung, dass Emissionsverminderungen mittels Messung bestätigt werden müssen, ist irreführend und nicht notwendig für eine robuste Quantifizierung der Emissionsverminderungen.

- Emissionsverminderungen können nicht gemessen werden. Die Anforderung ist daher irreführend. Nach der Implementierung eines Projektes könnten allenfalls Projektemissionen gemessen werden, was für den Nachweis und die Quantifizierung der Emissionsverminderungen in der Regel aber nicht notwendig ist, da die Projektemissionen z.B. anhand von Energieverbräuchen und entsprechenden Emissionsfaktoren bestimmt werden können. Die Emissionen in der Referenzentwicklung, und daher auch die Emissionsverminderungen, können nicht gemessen, sondern nur berechnet werden.
- Die aktuell bestehende Anforderung, dass die Emissionsverminderungen nachweisbar und quantifizierbar sein müssen, ist ausreichend und entspricht auch der internationalen Best Practice. Die

Emissionsverminderungen werden ex-post bereits anhand von Messungen und Erhebungen berechnet. Welche Parameter wie zu messen/erheben sind, ist im Monitoringplan, welcher Bestandteil der Projektdokumentation ist, festgehalten. Zudem müssen die Monitoringresultate bereits jetzt anhand von anderen Daten plausibilisiert werden. Mit dem Zusatz «*und mittels Messungen bestätigt werden*» bleibt unklar, ob damit die im Monitoringplan beschriebenen Messungen/Erhebungen gemeint sind oder darüberhinausgehende Messungen. Letzteres wäre nicht sinnvoll, oft nicht umsetzbar oder nicht verhältnismässig. Oder anhand eines Beispiels ausgedrückt, mit welchen Messungen müssten die anhand der Wärmelieferungen und entsprechenden Emissionsfaktoren berechneten Emissionsverminderungen für einen Wärmeverbund noch bestätigt werden?

- Im erläuternden Bericht wird die Ergänzung damit begründet, dass in gewissen Fällen die Emissionsverminderungen nicht ausreichend quantifiziert werden, namentlich bei der Verwendung von Modellen, Umfrageergebnissen oder dem Konzept der unterdrückten Nachfrage. Einerseits geht die generische Ergänzung «*und mittels Messungen bestätigt werden*» nicht auf diese speziellen Fälle ein und lässt stattdessen viel Interpretationsspielraum, was zu Rechtsunsicherheit führt. Andererseits ist die Plausibilisierung der Monitoringresultate bereits gängige Praxis und Bestandteil jedes Monitoringplanes. Eine darüberhinausgehende Bestätigung mittels Messung ist daher nicht notwendig.
 - o Modelle: Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass für die Ermittlung der Emissionsverminderungen «*anstelle von Messungen auch ein Modell verwendet werden kann, sofern dieses anhand von Messungen plausibilisiert wird*». Grundsätzlich basiert jede Berechnung der Emissionsverminderungen auf einem Modell, da die Emissionsverminderungen ja nicht gemessen werden können (vgl. erster Spiegelstrich). Was für Modelle genau gemeint sind, wird im erläuternden Bericht nicht präzisiert. Es ist davon auszugehen, dass damit allenfalls eigens im Rahmen der Projektbeschreibung entwickelte Modelle zur Ermittlung bestimmter Parameter gemeint sind und nicht z.B. bereits etablierte oder wissenschaftlich ermittelte Modelle und Emissionsfaktoren. Aber auch bei eigens für die Projektbeschreibung entwickelter Modelle ist eine Bestätigung mittels Messung nicht unbedingt möglich oder verhältnismässig, weshalb eher allgemein eine Plausibilisierung zu verlangen wäre, was aber bereits gängige Praxis und Bestandteil jedes Monitoringplanes ist.
 - o Konzept der unterdrückten Nachfrage: Das Problem bei diesem Konzept liegt bei der Bestimmung der Referenzentwicklung und nicht bei der Quantifizierbarkeit. Mit der Ergänzung «*und mittels Messungen bestätigt werden*» wird dies nicht gelöst.

Aus den oben genannten Gründen beantragen wir, die Ergänzung «*und mittels Messungen bestätigt werden*» wieder zu entfernen.

2. Zu Technologien in Programmen (Art. 5a Abs. 1 Bst. b)

Antrag:

Art. 5a Abs. 1 Bst. b

«in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen sie eine der in der Programmbeschreibung festgelegten Technologien einsetzen und die in der Programmbeschreibung festgelegten Technologien einen ähnlichen Zweck haben;»

Programme künftig auf eine Technologie zu beschränken ist zu restriktiv und kann je nach Definition des Begriffes «Technologie» zu einem nicht gerechtfertigten und unverhältnismässigen Mehraufwand bei allen Beteiligten führen.

- Der Begriff Technologie wird nicht genauer definiert und lässt somit viel Interpretationsspielraum, was wiederum zu Rechtsunsicherheit führt. Geht es dabei um die vom BAFU definierten Projekttypen, nach welchen die Kompensationsprojekte aktuell kategorisiert werden, oder um unterschiedliche technische Lösungen (z.B. eine Schwachgasfackel und eine RTO-Anlage für die Oxidation von Methan)?
- Im erläuternden Bericht wird die Beschränkung der Programme auf jeweils eine Technologie damit begründet, dass ein Programm mit sehr unterschiedlichen Technologien zu einem unverhältnismässigen Mehraufwand bei der gesuchstellenden Person, den Prüfstellen und dem BAFU führt und durch die Beschränkung die Registrierungskosten gesenkt werden können. Es wird nicht präzisiert, was mit «sehr unterschiedlichen Technologien» gemeint ist. Das Zusammenfassen verschiedener Technologien in einem Programm ist dann nicht sinnvoll, wenn es sich um derart unterschiedliche Technologien handelt, dass z.B. völlig unterschiedliche Referenzentwicklungen und Monitoringmethoden zur Anwendung kommen. Handelt es sich jedoch um unterschiedliche technische Lösungen mit einem ähnlichen Zweck und einer ähnlichen Monitoringmethode, ist die Zusammenfassung in einem Programm effizienter und reduziert den Gesamtaufwand im Vergleich zu mehreren Programmen oder Einzelprojekten.
- Wird der Begriff Technologie zu eng gefasst, würde das auch dazu führen, dass bestehende Programme bei einer Revalidierung in mehrere Programme oder Einzelprojekte aufgeteilt werden müssten, wobei jedes Programm und Projekt wiederum einzeln validiert und verifiziert werden müsste und das, obwohl die Programme bereits seit teilweise mehr als 10 Jahren erfolgreich betrieben werden konnten. Das würde zu einem nicht gerechtfertigten Mehraufwand für alle Beteiligten führen.
- Wird der Begriff Technologie zu eng gefasst, kann dies zudem zur Folge haben, dass weniger neue Projekte umgesetzt werden, wenn diese einzeln registriert werden müssen und nicht mehr in einem Programm zusammengefasst werden können.

Genauere Vorgaben zu machen, in welchen Fällen Projekte in einem Programm zusammengefasst werden dürfen und in welchen Fällen nicht, ist kaum möglich und auch nicht sinnvoll. Bestehende Programme in mehrere Programme oder Einzelprojekte aufzutrennen ist ebenfalls nicht sinnvoll und führt zu erheblichem und ungerechtfertigtem Mehraufwand. Bei der Validierung neuer Programme wird jeweils bereits überprüft, ob die im Programm berücksichtigten Technologien oder Massnahmen bei der Definition der Referenzentwicklung,

dem Zusätzlichkeitsnachweis und der Monitoringmethode vollständig und korrekt berücksichtigt werden. Dabei ist es auch üblich, ein Programm so einzugrenzen, dass der Registrierungsaufwand nicht zu hoch wird. Die ursprüngliche Formulierung in Art. 5a Abs. 1 Bst. b ist daher beizubehalten. Allenfalls kann präzisiert werden, dass die in der Programmbeschreibung festgelegten Technologien einen ähnlichen Zweck haben sollen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Luzia Bieri
Head Compliance Switzerland
and Carbon Standards



Yves Keller
Head of Int. Compliance & Community/ RE

Schweizer AG
Umwelttechnik/Biogastechnik
Wilerstrasse 45
9536 Schwarzenbach

Schwarzenbach, 15.10.2024

Schweizerische Eigenossenschaft
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

Versand per E-Mail:

vnl-klima@bafu.admin.ch

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Als Planer und Hersteller von landwirtschaftlichen Biogasanlagen äussern wir uns zu den beabsichtigten Verordnungsänderungen und danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme. Wir beschränken unsere Stellungnahme auf die neu eingeführte Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, welche die energieproduzierende Landwirtschaft betreffen und aus unserer Sicht einer Anpassung bedürfen.

Generelle Bemerkungen

Das CO₂-Gesetz sieht neu die Förderung der Produktion von erneuerbaren Gasen über eine Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe vor. Wir begrüssen die Einführung dieser Förderung.

Wir befürworten ausdrücklich die Ausrichtung der Förderung auf Anlagen, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses zu Biomethan aufbereiten. Im Gegensatz zur Stromproduktion aus Biomasse wurde die Biogasaufbereitung und -einspeisung ins Gasnetz bis anhin nicht mit Bundesmitteln gefördert. Das neue Förderinstrument stellt somit einen ersten und wichtigen Schritt dar, um die Rahmenbedingungen bezüglich der Strom- und der Biomethanproduktion aus Biomasse anzugleichen. Zugleich trägt die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage der Motion Wismer 22.3193, «Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können», Rechnung.

Das grösste ungenutzte Potenzial liegt in der Landwirtschaft, namentlich im Hofdünger (Vergärung von Mist und Gülle). Zurzeit werden erst rund 5% der in der Schweiz anfallenden Hofdüngermengen vergärt. **Die Vergärung von Hofdünger ist derzeit die wichtigste anerkannte und messbare Klimaschutzmassnahme in der Landwirtschaft.** Eine Förderung der Gasaufbereitung und -einspeisung geht daher idealerweise mit einem Anreiz zur Erschliessung des Hofdüngerpotenzials einher. Ein solcher Anreiz kann durch einen spezifischen Hofdüngerbonus erfolgen oder indirekt über eine Erhöhung der Förderbeiträge im tiefsten Leistungsbereich führen (siehe Antrag untenstehend zu Art. 113d Abs. 1 CO2-VO). In diesem Leistungsbereich operieren vor allem landwirtschaftliche Biogasanlagen, welche gemäss Art. 34a Abs. 2 RPV dazu verpflichtet sind, mind. 50 Prozent landwirtschaftliche Biomasse als Inputmaterial einzusetzen.

Aus unserer Sicht ist es unabdingbar, dass die Förderung auch einen Investitionsanreiz darstellt für bestehende stromproduzierende Biogasanlagen, die in Gasaufbereitungs- und Einspeiseinfrastruktur investieren wollen. Die Förderansätze gemäss Vernehmlassungsentwurf (Art. 113d Abs. 4 CO2-VO) fallen hierzu ungenügend aus. Günstige Fördervoraussetzungen für umrüstende Anlagen sind von besonderer Relevanz, da bis 2030 rund 40 landwirtschaftliche Biogasanlagen aus dem Einspeisevergütungssystem (EVS) fallen. Die Perspektiven für diese Anlagen sind bis zur Verabschiedung der revidierten Energieförderungsverordnung (geplantes Inkrafttreten 01.01.2025) ungewiss. Es ist infrage gestellt, ob sie ihre Stromproduktion aufrechterhalten können oder einstellen müssen. Eine Umrüstung auf die Biomethanproduktion stellt gegebenenfalls die einzige Alternative dar, damit die betroffenen Betriebe ihre erneuerbare Energieproduktion fortsetzen und weiterhin einen Beitrag zur Erreichung der Schweizer Energie- und Klimaziele leisten können.

Wir bedanken uns an dieser Stelle für die Gelegenheit zur Stellungnahme sowie die wohlwollende Prüfung und die Berücksichtigung unserer nachstehenden Anträge. Für zusätzliche Informationen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Josef Schmidiger



Schweizer AG

Umwelttechnik/Biogastechnik

Kontaktdaten:

Josef Schmidiger, 079 434 11 55, josef.schmidiger@meyergruppe.ch

Anträge und Bemerkungen

Artikel	Inhalt	Antrag Schweizer AG	Begründung / Kommentar
Art. 113c Abs. 1	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderberechtigung	<i>Kein Antrag</i>	Die Fokussierung der Förderung auf Biomethananlagen wird ausdrücklich begrüsst. Zum einen entspricht sie dem erklärten Willen des Gesetzgebers (Motion Wismer 22.3193 «Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können»). Zum anderen fokussiert die Förderung so auf eine bewährte Technologie, die im Förderzeitraum 2025 – 2030 unmittelbar umgesetzt werden kann und zur Erschliessung des grossen Hofdüngerpotentials in der Schweiz beiträgt.
Art. 113c Abs. 2	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderberechtigung	<i>Als Neuanlagen gelten:</i> [...] <i>b. bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion vollständig oder teilweise auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.</i>	Im Erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die <i>vollständig</i> auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Je nach Standortbedingungen einer Anlage ziehen Projektanten aber auch eine teilweise Umrüstung in Betracht. Bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeeigenbedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute. Solche sinnvollen Anlagenkonzepte sollten ebenfalls förderwürdig sein.

Artikel	Inhalt	Antrag Schweizer AG	Begründung / Kommentar
Art. 113d Abs. 1	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	<i>Die Höhe der Förderung bei Neuanlagen bestimmt sich nach der Kapazität der Aufbereitungsanlage in Nm3 Biomethan pro Stunde und beträgt:</i> <i>a. bis 9100 Nm3 Biomethan/h: 816'000 Franken pro Nm3 Biomethan/h;</i> <i>b. von 9101 – 4300 Nm3 Biomethan/h: 5'000 Franken pro Nm3 Biomethan/h</i> <i>c. ab 4301 Nm3 Biomethan/h: 2'000 Franken pro Nm3 Biomethan/h</i>	<p>Die vorgeschlagenen Förderbeiträge begünstigen die Finanzierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen und erleichtern insbesondere die Kreditaufnahme. Sie stellen aber keinen «Game Changer» hinsichtlich eines Zubaus solcher Anlagen dar. Dafür wirken sich die Förderbeiträge zu geringfügig auf die Wirtschaftlichkeit einer Anlage über die Amortisationszeit von 20 Jahren aus. Eine deutliche Erhöhung der Förderung ist notwendig, damit der Investitionsanreiz die beabsichtigte Wirkung entfaltet. Eine Anpassung der Förderbeiträge im tiefsten Leistungsbereich würde insbesondere die Realisierung von landwirtschaftlichen Biomethananlagen unterstützen, die mehrheitlich Hofdünger vergären und somit hohe Klimaschutzleistungen im Sinne des CO2-Gesetzes erbringen.</p> <p>Zwecks Vereinfachung der Rechtsgrundlage sind zudem die Abgrenzungen der Leistungsbereiche gemäss Art. 113d Abs. 1 und Abs. 2 zu vereinheitlichen: Die Schwelle zwischen dem tiefsten und dem mittleren Leistungsbereich soll sowohl bei Neuanlagen wie auch bei erheblichen Erweiterungen bei 100 Nm3 Biomethan/h gesetzt werden.</p> <p>Die nächsthöheren Schwellenwerte sind hingegen im Vernehmlassungsentwurf zu hoch angesetzt. Ab einer gewissen Erhöhung der Anlagenkapazität über der oben erwähnten Schwelle beginnt in der Regel ein Skaleneffekt bei den Investitionskosten zu greifen. Die Schwellenwerte für den mittleren und oberen Leistungsbereich können daher angepasst werden. Siehe Vorschlag der Schwellenwerte in der linken Spalte.</p>
Art. 113d Abs. 2	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase	<i>Die Höhe der Förderung bei erheblichen Erweiterungen bestimmt sich nach der Differenz zwischen der Kapazität nach der</i>	Siehe Begründung im oberen Abschnitt.

	Förderbeitrag	<p><i>erheblichen Erweiterung und der ursprünglichen Kapazität und beträgt:</i></p> <p><i>a. bis 100 Nm3 Biomethan/h: 3'24'000 Franken pro Nm3 Biomethan/h;</i></p> <p><i>b. von 101 – 4300 Nm3 Biomethan/h: 2'000 Franken pro Nm3 Biomethan/h</i></p> <p><i>c. ab 4301 Nm3 Biomethan/h: 800 Franken pro Nm3 Biomethan/h</i></p>	
Art. 113d Abs. 3	<p>Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase</p> <p>Förderbeitrag</p>	<p><i>Die Förderung beträgt pro Anlage höchstens:</i></p> <p><i>a. 2.8 Millionen Franken;</i></p> <p><i>b. 30 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten.</i></p>	<p>Obwohl jährlich voraussichtlich nur rund 5 Mio. CHF zur Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase zur Verfügung stehen, erachten wir den vorgeschlagenen Betrag für die maximale Förderung (im Vergleich zu den stromproduzierenden Anlagen) als gerechtfertigt. Es ist uns bewusst, dass eine gewisse Gefahr besteht, dass wenige sehr grosse Anlagen bereits sämtliche vorhandene Fördermittel eines Kalenderjahres ausschöpfen, indem solche Anlagen just am gleichen Tag die Förderung beantragen und kleinere Anlagen verdrängen. Gemäss Erläuterndem Bericht ist geplant, dass; wenn <u>an einem Tag</u> mehrere Gesuche für netzeinspeisende Anlagen eingehen, soll das Projekt mit der grössten Leistung Vorrang haben, ansonsten gelte das Eingangsdatum des Gesuchs. Wir gehen davon aus, dass die Projekte bei der Gesuchseinreichung baureif sein müssen, was eine gewisse Staffelung mit sich bringt.</p> <p><u>Antrag:</u></p> <p>Wir ersuchen in diesem Zusammenhang das BfE, bei der Festlegung der Prioritätenordnung die insgesamt sehr hohen Klimaschutzleistungen, welche landwirtschaftliche Biogasanlagen naturgemäss bei der Produktion erneuerbarer Energien erbringen, im Sinne des CO2-Gesetzes entsprechend zu berücksichtigen!</p>

Artikel	Inhalt	Antrag Schweizer AG	Begründung / Kommentar
Art. 113d Abs. 4	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	<i>Abwasserreinigungsanlagen und Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 15 Prozent der Förderbeiträge gemäss Absatz 1 und 2.</i> Neuer Abs. 4bis: Anlagen nach Artikel 113c Absatz 2 Buchstabe b erhalten 30 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten.	Die Umrüstung einer bestehenden Anlage von der Strom- auf die Biomethanproduktion ist nicht nur mit der Installation einer Aufbereitungsanlage, sondern mit diversen weiteren Anpassungs- und Erneuerungskosten verbunden. Damit die Förderung auch für umrüstende Anlagen eine Anreizwirkung entfaltet, sollte sie sich anteilmässig an den effektiven Kosten orientieren. Der Anteil von 30 Prozent an den tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Kosten soll sich an der maximalen Förderung gemäss Art. 113d Absatz 3 Buchstabe b orientieren.
Art. 113d Abs. 5	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	<i>Kein Antrag</i>	Unterstützung: Die klar geregelte Aufteilung des Förderbeitrags, sofern Produktions- und Aufbereitungsanlage in unterschiedlichem Besitz ist, schafft Rechtsicherheit und ist begrüssenswert.
Art. 113d Abs. 6	Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase Förderbeitrag	<i>Eventualiter Antrag: Gesuche mit einem Beitrag von unter 100 50'000 Franken werden nicht berücksichtigt.</i>	Falls eventualiter unser Vorschlag für die Anpassung von Art. 113d, Abs 4 (neuer Abs 4bis, siehe oben) keine Beachtung findet, ist die Mindestschwelle für die Berücksichtigung von Gesuchen tiefer anzusetzen, damit sämtliche sinnvollen Anlagenkonzepte Berücksichtigung finden. Insbesondere Anlagen, die umgerüstet oder erweitert werden, laufen andernfalls Gefahr, von der Förderung ausgeschlossen zu sein.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Umwelt

Zürich, 16. Oktober 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung der CO₂-Verordnung

Als pdf und word gesendet an: vnl-klima@2bafu.admin.ch, Cc: bettina.kast@bafu.admin.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der am 26. Juni 2024 vom Bundesrat eröffneten Vernehmlassung 2024/57 zur am 15. März 2024 vom Parlament verabschiedeten «Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)» unsere Stellung beziehen zu dürfen. Gerne möchten wir dazu zwei Änderungsanträge einreichen.

Charnet ist der Schweizer Fachverband für Pflanzenkohle mit derzeit über 100 Mitgliedern aus den verschiedensten Branchen: Pflanzenkohleproduzenten, Anlagenhersteller, Forschungsinstitute, Anwendende aus Landwirtschaft, Gartenbau und Bauwirtschaft, Klimaschutzorganisationen und Partnerverbände. Wir engagieren uns für eine sinnvolle und energieeffiziente Produktion von qualitativ hochwertiger Pflanzenkohle gemäss den Richtlinien des «European Biochar Certificate» (EBC) und für die nachhaltige Anwendung von Pflanzenkohle. Als Netzwerk aller Beteiligten entlang der Wertschöpfungskette fördern wir den Erfahrungsaustausch und den Wissensaufbau und sind Bindeglied zur Forschung, zur Politik und zu den Behörden. Bei der Produktion und der anschliessenden C-konservierenden Anwendung von Pflanzenkohle handelt es sich um eine verhältnismässig kostengünstige Negativemissionstechnologie, welche sichere und langfristig wirksame CO₂-Senken schafft und – als einzige derzeit bekannte NET – zusätzliche Co-Benefits beim Einsatz u.a. als Futterzusatz, als Düngemittelträger und als Zuschlagsstoff in urbanen Pflanzsubstraten erzeugt.

Bereits bei der Vernehmlassung zur Übergangsverordnung (Vernehmlassung 2022/91) im März 2023 hat Charnet - zusammen mit namhaften Akteuren im Bereich Produktion, Anwendung und Forschung von Pflanzenkohle zwei wesentliche Änderungsanträge formuliert, die leider nicht berücksichtigt wurden. Der Vollständigkeit halber möchten wir diese ganz unten nochmals aufgreifen, denn sie stellen unverhältnismässige Hürden für den Einsatz von Pflanzenkohle in der Landwirtschaft und im urbanen Raum dar, welche aus unserer Sicht einer Ungleichbehandlung im Vergleich zur Baustoffanwendung und Regelung anderer Bodenhilfsstoffe gleichkommen.

Änderungsanträge zur aktuellen Vernehmlassung 2024/57:

Änderungsantrag	Begründung
<p>Anhang 2a (Art. 5 Abs. 1 Bst. a) Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland Ziff. 1 Bst. m</p> <p>4. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch: m. den Einsatz von Pflanzenkohle ohne Qualitätsnachweis (z.B. <u>WBC resp. Zulassung gemäss Düngeprodukteverordnung</u>) ausgenommen ist die Verwendung in Baumaterial, sofern eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle sowie eine ökologisch verträgliche Behandlung von Bauabfällen sichergestellt ist.</p>	<p>Die Herstellungsprozesse sowie Eigenschaften der eingesetzten Pflanzenkohle muss für jede Anwendung nachgewiesen und garantiert werden (beispielweise durch ein WBC-Zertifikat). Bei entsprechender Qualität ist sowohl die Anwendung in der Landwirtschaft als auch in der Bauindustrie bedenkenlos.</p> <p>Da das Angebot von Pflanzenkohle in nachgewiesen hoher Qualität jährlich steigt ist dieser Ausschluss per se weder wünschenswert für die zunehmende Entwicklung von permanenten CO₂-Senkenprojekten noch ist es wissenschaftlich begründbar.</p>
<p>Anhang 3 (Art. 5 Abs. 1 Bst. a) Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland Bst. b, c, e, f und h</p> <p>Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch: h. den Einsatz von Pflanzenkohle; ausgenommen ist die Verwendung als:</p> <p>1. Dünger, wenn die eingesetzte Pflanzenkohle den Anforderungen der zum Zeitpunkt des Gesucheingangs geltenden Düngemittelverordnung und deren maximale jährliche Ausbringrate entspricht, oder</p> <p>2. Baumaterial, sofern eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle sichergestellt ist, oder</p> <p><u>3 Futtermittelzusatz, wenn alle Vorgaben zur Qualität erfüllt sind</u></p>	<p>Die Herstellungsprozesse sowie Eigenschaften der eingesetzten Pflanzenkohle muss für jede Anwendung nachgewiesen und garantiert werden. Nebst beispielsweise des Nachweises des WBC-Zertifikats gelten dabei auch die Vorgaben in der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung vom 18. Mai 2005 (ChemRRV) im Anhang 2.6. Bei entsprechender Qualität ist sowohl die Anwendung in der Landwirtschaft als Dünger und Futtermittel als auch in der Bauindustrie bedenkenlos.</p> <p>Gemäss erläuterndem Bericht muss «beim Einsatz von Holz als Ausgangsstoff [was derzeit der einzig zugelassene Ausgangsstoff ist] im Sinne der Klimastrategie sichergestellt werden, dass eine langlebige Holznutzung erfolgt und die Pflanzenkohleproduktion nicht in Konkurrenz zu höherwertigen Nutzungspfaden steht.»</p> <p>Charnet beantragt, dass die wärmegeführte pyrolytische Pflanzenkohleproduktion im Vergleich zur kompletten Verbrennung zu Asche gesamtökologisch als höherwertig eingestuft werden soll: Nebst langzeitstabilen C-Senken ermöglicht die Pyrolyse eine Wärmeproduktion bei deutlich tieferen Emissionen (CO und z.T. Feinstaub).</p>

Änderungsantrag	Begründung
<p>Art. 89 Abs. 2 und 3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt: a. für das Jahr 2025: 25 Prozent; b. für das Jahr 2026: 30 Prozent; c. für das Jahr 2027: 35 Prozent; d. für das Jahr 2028: 40 Prozent; e. für das Jahr 2029: 45 Prozent; f. für das Jahr 2030: 50 Prozent; <u>g. für das Jahr 2031: 55 Prozent;</u> <u>h. für das Jahr 2032: 60 Prozent;</u> <u>i. für das Jahr 2033: 65 Prozent;</u> <u>j. für das Jahr 2034: 70 Prozent;</u> <u>k. für das Jahr 2035: 75 Prozent</u></p>	<p>Eine Verlängerung der Kompensationspflicht bis 2035 ist für die Planungssicherheit von Klimaschutzprojekten zentral.</p>

Wir bedanken uns im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen oder Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Trimurti
Irzan
Präsidentin

Charnet



Stephan
Gutzwiller
Geschäftsführer

Pyronet GmbH



Roman
Hüppi
Projektleiter

myClimate



Dr. Philipp
Mäder
Geschäftsführer

Post CDR AG



Andreas
Ehmer
Partner

E-Axiom GmbH

Anhang

Änderungsanträge zur vergangenen Vernehmlassung 2022/91:

Änderungsantrag	Begründung
<p>CO₂-Verordnung vom 30.11.2012 (Stand am 1. Januar 2023):</p> <p>Art. 8a, 1 Anmerkung im Grundbuch: Die Nutzungsbeschränkung als biologischer oder geologischer Speicher von Kohlenstoff ist auf <u>Anmeldung des BAFU im Grundbuch in einem öffentlich zugänglichen elektronischen Datenverwaltungssystem</u> anzumerken. Dies gilt nicht für die Speicherung von Kohlenstoff in Baustoffen.</p>	<p>Durch den Grundbucheintrag sollen die Rückverfolgbarkeit und damit die Vermeidung von Doppelzählungen sichergestellt sowie Unsicherheiten bezüglich der Permanenz adressiert werden. Die mit dem Grundbucheintrag einhergehenden hohen administrativen Aufwände und Kosten sowie dessen Konsequenz machen jedoch insbesondere kleinere Projekte sowie Projekte in der Landwirtschaft nahezu unmöglich. Viele Landwirtschaftsbetriebe haben Pachtflächen oder sind Pachtbetriebe. Die Verpächter sind Eigentümer der Parzellen und werden diesen Einträgen nur in Ausnahmefällen zustimmen. Zudem ist je nach Anwendungsbereich (z.B. Tierfütterung) nur eine betriebsgenaue (Hofparzelle) und keine Lokalisierung der Anwendung auf Einzelparzellen möglich. Es ist wichtig, betriebsgenau zu wissen, wo die Pflanzenkohle eingebracht wurde. Dazu braucht es den Grundbucheintrag nicht, die bestehenden im Markt bereits etablierten Instrumente können dazu verwendet werden.</p> <p>Um die Rückverfolgbarkeit sicherzustellen und Doppelzählungen zu verhindern, empfehlen wir den Einsatz von bestehenden Systemen (z.B. Agricola und Gelan als zwei Systeme, welche die kantonalen Landwirtschaftsämter im Einsatz haben, das System Hoduflu zur Verwaltung von Nährstoff- und Düngerflüssen des BLW, das Tracking-System von Carbonfuture und das C-Senken Register der CSI).</p> <p>Permanenz: Die langfristige Stabilität von Pflanzenkohle im Boden ist aufgrund diverser wissenschaftlicher Studien belegt: Neuesten Erkenntnissen zufolge bleibt der Kohlenstoff zu ca. 25 % in einem kurzfristigen Zeitraum (rund 50 – 100 Jahre) und zu ca. 75 % in einem langfristigen Zeitraum (bis zu 1'000 Jahre) in der Pflanzenkohle erhalten [2]. Auch bei einer Nutzungsänderung (z.B. Ackerland wird zu Wiesland) wird der Kohlenstoff nicht wieder in die Atmosphäre freigesetzt. Dies im Gegensatz zu Aufforstungsprojekten, wo einer künftigen Abholzung nur mit einem Grundbucheintrag effektiv entgegnet werden kann.</p>
<p>CO₂-Verordnung vom 30.11.2012 (Stand am 1. Januar 2023):</p> <p>Anhang 3, Buchstabe h Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden</p> <p>Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch [...] den Einsatz von Pflanzenkohle; ausgenommen ist der Einsatz von weniger als acht Tonnen pro Hektare, berechnet auf die</p>	<p>Die maximale Einsatzmenge von 8 t/ha pro Kreditierungsperiode soll dem Vorsorgeprinzip dienen und soll dem Risiko von Bodenbelastungen durch Schadstoffe vorbeugen.</p> <p>Gemäss dem heutigen Kenntnisstand sind jedoch bei der Anwendung von zertifizierter Pflanzenkohle, welche den gesetzlichen Vorgaben der Düngemittelverordnung entspricht, keine umweltschädigenden Auswirkungen bekannt. Gemäss dem Faktenblatt des BAFUs/BWLs kann durch eine sorgfältige Auswahl des Ausgangsmaterials und einen sachgemässen Pyrolyseprozess der Schadstoffgehalt in der PK gering gehalten werden. Zur Überprüfung der genannten Kriterien und zur Sicherstellung der Qualität der Pflanzenkohle empfiehlt das Faktenblatt die EBC-Zertifizierung, um Schadstoffanreicherungen im Boden vorzubeugen. [1] [3] [4]</p> <p>Der EBC-Standard räumt somit etwaige Bedenken bezüglich der Schadstoffanreicherungen im Boden aus und erfüllt das Vorsorgeprinzip. Wir ersuchen das BAFU daher, eine flexiblere Anwendung der Pflanzenkohle im Rahmen der CO₂-Kompensationsprojekte zu ermöglichen: Wir plädieren dafür,</p>

Änderungsantrag	Begründung
<p>gesamte Landwirtschaftliche Nutzfläche (LN), pro Kreditierungsperiode, wenn die eingesetzte Pflanzenkohle den Anforderungen nach der Dünger-Verordnung vom 10. Januar 2001 entspricht; [...]</p>	<p>die maximale Einsatzmenge von 8 t/ha pro Kreditierungsperiode auf die Landwirtschaftliche Nutzfläche (LN) eines Betriebes festzulegen. Für einen Betrieb mit 20 Hektaren ergäbe das dann eine gesamte mögliche Einsatzmenge von 160 Tonnen pro Kreditierungsperiode.</p> <p>Mit der revidierten Düngerverordnung ist zudem eine maximale Eintragsmenge für PK seit 1.1.2024 geregelt, wodurch eine Mengenbegrenzung seitens der CO₂-Verordnung obsolet ist. [4]</p>

Quellen

- [1] Schmidt, H.P., Hagemann N., Abächerli, F., Leifeld J., Bucheli T. (2021). Pflanzenkohle in der Landwirtschaft: Hintergründe zur Düngertilassung und Potentialabklärung für die Schaffung von Kohlenstoff-Senken. *Agroscope Science*, 112, 1-71. ISSN Online: 2296-729X DOI: <https://doi.org/10.34776/as112g>
- [2] Schmidt HP, Abiven S, Hagemann N, Meyer zu Drewer J: Permanence of soil applied biochar, the *Biochar Journal* 2022, Arbaz, Switzerland. ISSN 2297-1114 www.biochar-journal.org/en/ct/109. Version of 23th December 2022 Accessed: 13.01.2023
- [3] EBC (2012-2022) 'European Biochar Certificate – Richtlinien für die Zertifizierung von Pflanzenkohle', Ithaka Institute, Arbaz, Switzerland. <http://www.european-biochar.org> Version 10.2G vom 8. Dezember 2022
- [4] Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bundesamt für Landwirtschaft (BLW), Arbeitsgruppe Interventionswerte und Risikobeurteilung (AGIR) des Cercle Sol (2023) Faktenblatt: Pflanzenkohle in der Schweizer Landwirtschaft – Risiken und Chancen für Boden und Klima.

easyJet Switzerland
Route de l'aéroport 5
CH-1217 Meyrin

Par courrier électronique

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

Monsieur Albert Rösti

Conseiller fédéral

CH-3003 Berne

vnl-klima@bafu.admin.ch

bettina.kast@bafu.admin.ch

Genève, le 16 octobre 2024

Procédure de consultation relative à la modification de l'ordonnance sur le CO2

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge, et vous remercions de l'invitation à prendre position. Nous vous prions de trouver ci-après nos commentaires et observations.

Le projet d'ordonnance sur le CO2 suscite quelques inquiétudes qu'il conviendrait de dissiper avant l'entrée en vigueur des dispositions d'exécution. De façon générale, vu le caractère international du transport aérien, il est indispensable que la Suisse applique intégralement le droit européen en la matière, sans inclure des spécificités helvétiques additionnelles, sous peine de compliquer l'organisation du transport aérien en Suisse. Toute mesure inutile risque de péjorer la compétitivité de notre pays et l'excellente connectivité qui y est associée et à laquelle nous apportons une contribution significative depuis plus de 25 ans.

S'agissant de l'article 3, les valeurs mises en avant dans le projet d'ordonnance étant indicatives, nous suggérons de remplacer « En 2023, les secteurs suivants ne doivent pas générer [...] » par « En 2023, les secteurs suivants ne devraient pas générer [...] ».

S'agissant du projet d'article 14a, nous pouvons comprendre la volonté de rendre obligatoire l'indication des émissions dans les offres de vols afin de sensibiliser les passagers sur ce que voyager en avion implique en termes d'émissions. Cependant, la mise en œuvre risque d'être nettement plus compliquée et de conduire à des résultats approximatifs. En effet, les émissions dépendent de nombreux facteurs qui varient : type d'avion qui sera effectivement utilisé, nombre de passagers ou conditions météorologiques pour n'en citer que quelques-uns. Dès lors, l'estimation fournie sera simplement théorique et cela n'apportera pas réellement de valeur ajoutée dans la prise de conscience des passagers. Selon nous, il s'agit d'une « fausse bonne idée » qui ne jouera pas un rôle significatif pour les passagers mais qui ajoutera une charge administrative conséquente pour les compagnies aériennes ainsi que les voyageurs.

L'article 92a impose aux aéroports nationaux de « mettre à disposition et mélanger des carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables », mais il n'est fait aucune mention sur les modalités de cette obligation et des moyens mis à disposition aux compagnies aériennes pour s'enquérir des mélanges délivrés. Il est important de clarifier ce point afin d'éviter toute distorsion économique sur les produits pétroliers.

La loi sur le CO2 récemment adoptée par le parlement impose aux exploitants d'aéronefs et aux fournisseurs de carburants d'aviation de mélanger les carburants renouvelables. Mais les compagnies aériennes n'exercent aucune influence sur la logistique et les taux de SAF qui seront proposés par les pétroliers dans les aéroports suisses. Il est dès lors très important de clarifier les conditions qui entourent l'ensemble de ce processus.

Nous notons également qu'il n'y pas de mention quant à la possibilité de pouvoir pratiquer le système « book and claim » qui consiste en une option commerciale qui dissocie les flux physiques de marchandises du commerce des certificats de durabilité conformément au rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'avion durables. Il est donc impératif que cette solution soit proposée et mentionnée car de nombreux aéroports seront dans l'incapacité de livrer les mélanges requis par l'UE.

L'article 92b ne donne aucune précision concernant les infrastructures requises pour la mise à disposition de SAF et comment les coûts de ces derniers seront répercutés aux compagnies aériennes. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'il n'existe aucune sanction pour les aéroports qui ne proposeraient pas d'infrastructures de mise à disposition de SAF, ce qui n'incitera pas les aéroports à développer cette filière rapidement.

Au vu de ce qui précède, nous vous proposons de rajouter deux alinéas à l'article 92a :

2. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) établit les dispositions relatives applicables aux aéroports concernant l'avitaillement des aéronefs.
3. Les exploitants d'aéronefs peuvent se conformer aux obligations que leurs incombent conformément au dispositif dit « book and claim ».

Enfin, le chapitre 9b relatif à l'encouragement de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien suscite assurément un grand intérêt. Mais il n'en demeure pas moins qu'il pose plusieurs questions également.

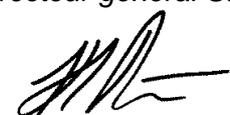
Nous notons en outre avec satisfaction que l'article 127h mentionne que des contributions peuvent être octroyées à partir des moyens à affectation obligatoire destinés aux mesures prises en Suisse et à l'étranger pour le développement et l'application de technologies d'augmentation de l'efficacité des aéronefs. Comme vous le savez, nous collaborons activement avec des entreprises telles que Rolls-Royce dans le développement d'un moteur à hydrogène. La technologie zéro carbone joue en effet un rôle clé dans notre feuille de route de décarbonation.

Nous espérons trouver des réponses en prenant connaissance de la stratégie d'encouragement que l'OFAC doit réaliser. Il est indispensable que les besoins des différents acteurs soient pris en compte. Vu les échéances, il est urgent que ledit office partage au plus vite des indications sur la manière dont il entend procéder.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente prise de position et nous restons naturellement à la disposition de vos services en cas de questions.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre très haute considération.

Jean-Marc Thévenaz
Directeur général Suisse



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per Email an
vnl-klima@bafu.admin.ch

Basel, Genf, Zürich-Flughafen, 17. Oktober 2024

Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung – Stellungnahme IG Landesflughäfen

Sehr geehrte Frau Kast, sehr geehrter Herr Hayer

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat Herr Bundesrat Albert Rösti die Swiss International Airports Association und damit die Flughafen Zürich AG, Genève Aéroport und EuroAirport Basel-Mulhouse zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung eingeladen. Wir danken für diese Einladung und schätzen diese sehr. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, unsere Anliegen hierzu zu äussern. Vorab möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, dass die Swiss International Airports Association nicht mehr existiert und die IG Landesflughäfen die nachfolgende Organisation darstellt (Kontakt: IG Landesflughäfen c/o Flughafen Zürich AG via politik@zurich-airport.com)

Die Landesflughäfen sind Konzessionäre des Bundes und Betreiberinnen der grössten Landesflughafen der Schweiz mit über 50 Millionen Passagieren im Jahr. Die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs sind uns bewusst und von deren Regulierung sind wir, teils direkt, teils indirekt, betroffen. Wir erlauben uns deshalb unsere gemeinsame Stellungnahme zu unterbreiten. Für spezifische Punkte verweisen wir auf die Stellungnahmen der Flughäfen Genf und Zürich sowie des Branchenverbands Aerosuisse, welche die IG Landesflughäfen vollumfänglich unterstützt.

Die Landesflughäfen begrüssen die Revision des CO₂-Gesetzes und unterstützen die Stossrichtung der CO₂-Verordnung. Die Landesflughäfen bekennen sich zu Netto-Null für die Flughafeninfrastruktur bis spätestens 2040. Gleichzeitig unterstützen wir jegliche Bestrebungen der Schweizer Luftfahrt das Ziel von netto null Treibhausgasemissionen bis 2050 zu erreichen. Dazu gehört insbesondere der Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen. Dafür ist sie auf die Beiträge aus dem „Förderprogramm von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr“ angewiesen. Diese Mittel sind essentiell, um die schweizerische Luftfahrt zu unterstützen, das Ziel Netto Null bis 2050 zu erreichen.

Die Beiträge für die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen (SAF) haben dabei den grössten Hebel für die Reduktion der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt. Wie der Bundesrat in seinem Bericht „CO2-neutrales Fliegen bis 2050“ bestätigt, tragen SAF rund 55% zum Reduktionsziel bei. SAF verursachen im Flug grundsätzlich keine Emissionen von fossilem CO2, die nachhaltigen Flugtreibstoffe sind allerdings noch nicht in ausreichender Menge verfügbar. Auch wenn die Produktion allein im letzten Jahr verdoppelt wurde, braucht es daher gezielte Investitionen, um die globale Produktion an geeigneten Standorten auszubauen. Die im CO2-Gesetz beschlossene Beimischpflicht für SAF gibt dem Markt ein wichtiges Signal und ist ein erster Schritt für eine höhere Produktion. Gleichzeitig bedarf die Produktion dieser neuen Treibstoffe, insbesondere zu Beginn, einer erhöhten Allokation von Finanzmitteln. Damit wird ein zusätzlicher notwendiger Anreiz geschaffen, um die aktuell sehr tiefe Produktion weiter zu fördern und die Wirtschaftlichkeit schneller zu erreichen. Dies ist unabdingbar, damit die Luftfahrt ihr Netto-Null Ziel bis 2050 erreichen kann.

Die weiteren Fördermassnahmen für die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen und/oder zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs wie sie in Artikel 127h erwähnt werden, werden ebenfalls ausdrücklich begrüsst. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag und sind komplementär. Wie der oben erwähnten Bericht festhält, sind durch Effizienzsteigerungen der Flugzeuge eine Reduktion von rund 1 % pro Jahr bis 2035 machbar. Direktere Flugroutenplanung tragen ebenso zur weiteren Reduktion der Treibhausgasemissionen bei (Stichwort Single European Sky). Auch hierfür werden Fördermittel benötigt

Artikel 127h-m werden deshalb explizit begrüsst und sind unbedingt beizubehalten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Matthias Suhr
Direktor
Euroairport Basel-Mulhouse

Gaël Poget
Délégué aux affaires extérieures
Genève Aeroport

Andrew Karim
Stv. Leiter Public Affairs
Flughafen Zürich AG



Avocat.e.s pour le Climat

Par email (vnl-klima@bafu.admin.ch)

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

A attention de Madame Bettina Kast

Genève, le 17 octobre 2024

CONCERNE : Procédure de consultation sur les dispositions d'exécution de la
loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024

Madame,

Avocat.e.s pour le Climat est une association fondée en septembre 2021 regroupant plus de 250 membres dont la majeure partie sont avocat.es ou issus du monde académique juridique.

Son but est notamment de participer aux enjeux liés aux problématique de dérèglement climatique et d'effondrement de la biodiversité en apportant à ces causes son soutien, en particulier sous la forme d'un travail juridique.

Avocat.e.s pour le Climat vous prie de trouver en annexe sa prise de position sur la révision de l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂.

Nous profitons de l'occasion pour vous prier de bien vouloir nous inscrire sur la liste des destinataires des prochaines procédures de consultation concernant la législation climatique, en application de l'article 4 alinéa 2 lettre e de la Loi fédérale sur la procédure de consultation.

Vous remerciant par avance de l'attention que vous réserverez à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de notre haute considération.

Pour Avocat.e.s pour le Climat :

Camilla Jacquemoud

Gaspard Genton

Avocat.e.s pour le Climat

c/o Camilla Jacquemoud
Keppeler Avocats
Rue Ferdinand-Hodler 15
Case postale 6090
1211 Genève 6

Introduction

En préambule, notre association tient à souligner que, comme le Groupe d'expert·e·s intergouvernemental sur l'évolution du climat (ci-après: GIEC) l'a rappelé, il ne reste que quelques années à nos sociétés pour infléchir la courbe de l'accentuation du réchauffement climatique¹. Il s'agit ainsi d'une nécessité vitale et démocratique, dès lors que la dégradation de l'environnement fera - et fait déjà - peser une lourde menace sur les populations vulnérables, comme les personnes fragilisées par la pauvreté, ou plus vulnérables en raison de leur genre, de leur âge, d'un handicap, de leur lieu de résidence ou de leur appartenance ethnique ou culturelle². Notre association porte ainsi un regard vigilant et inquiet sur la mise en œuvre des obligations en matière de protection du climat prises en la matière par la Suisse, tant elles constituent des **préalables à la préservation de l'ensemble des autres droits humains**³.

De même, nous rappelons que, dans son arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse*⁴, la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après : CourEDH) a relevé que **la Suisse a l'obligation positive de protéger la santé des personnes placées sous sa responsabilité et de mettre en œuvre des mesures suffisantes de lutte contre le changement climatique**. Elle a également souligné que les Etats bénéficient d'une marge d'appréciation réduite en ce qui concerne leur engagement à lutter contre le changement climatique, ses effets néfastes et la fixation de buts et d'objectifs à cet égard. Or, dans son bilan d'action à l'attention du Conseil de Ministres du 27 septembre 2024, relatif à la mise en œuvre de l'arrêt précité, **l'Office fédéral de la Justice (ci-après : OFJ) met largement en avant le rôle que jouera la présente ordonnance dans le respect des objectifs climatiques suisses**⁵. Il est ainsi essentiel que cette ordonnance se donne les moyens de respecter les ambitions annoncées.

Enfin, nous avons conscience que la présente Ordonnance met en œuvre la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (ci-après : Loi sur le CO₂)⁶, qui lui impose un certain

¹ IPCC Summary for policymakers, 6th Assessment Report, GIEC, p. 30, disponible sous https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf (consulté le 12.10.24).

² Assemblée générale des Nations Unies (ONU), Rapport du Rapporteur spécial sur la question des obligations relatives aux droits de l'homme se rapportant aux moyens de bénéficier d'un environnement sûr, propre, sain et durable, A/74/161, p. 16 disponible sous <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n19/216/43/pdf/n1921643.pdf> (consulté le 12.10.24).

³ *Ibid.*

⁴ CourEDH, Arrêt Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse du 9 avril 2024, requête n°53600/20 (ci-après : CourEDH, Arrêt KlimaSeniorinnen).

⁵ Conseil fédéral, Bilan d'action du 27 septembre 2024, Arrêt Affaire KlimaSeniorinnen, p. 4 et 5, <https://rm.coe.int/0900001680b1ddd9>, (consulté le 12.10.24).

⁶ RO 2024 376, disponible sous <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2024/376/fr> (consulté le 12.10.24).

nombre de contraintes. Dans ce contexte, nous relevons que, si l'Ordonnance comporte de nombreux aspects positifs et nécessaires, le manque d'ambition général de la Loi sur le CO₂ se répercute sur ce texte. Les mesures préconisées restent ainsi de façon générale trop timides pour relever dans toute leur ampleur les défis liés à la décarbonisation nécessaire des différents secteurs d'activités émettrices suisses. Il est dès lors essentiel que la Suisse se dote de bases légales qui lui permettent de remplir de façon effective ses obligations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serres.

a. Du manque d'ambition des seuils fixés par l'Ordonnance et du respect du droit supérieur (art. 2a et 3)

La Suisse est partie de la Convention-Cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques (CCNUCC ; RS 0.814.01), qui vise à stabiliser « *les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Il conviendra d'atteindre ce niveau dans un délai suffisant pour que les écosystèmes puissent s'adapter naturellement aux changements climatiques, que la production alimentaire ne soit pas menacée et que le développement économique puisse se poursuivre d'une manière durable* » (art. 2).

La Suisse s'est ainsi engagée à « *préserver le système climatique dans l'intérêt des générations présentes et futures, sur la base de l'équité et en fonction de leurs responsabilités communes mais différenciées et de leurs capacités respectives. Il appartient, en conséquence, aux pays développés parties d'être à l'avant-garde de la lutte contre les changements climatiques et leurs effets néfastes* » (art. 3 ch. 1 CCNUCC).

Sous l'égide de la CNUCC, la Suisse est partie à l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 (ci-après : Accord de Paris) qui lui impose des objectifs contraignants en matière de réduction des effets néfastes du changement climatique. L'Assemblée fédérale a approuvé cet Accord le 16 juin 2017⁷. Elle a donc engagé la Suisse à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température moyenne à 1,5°C, par rapport aux niveaux préindustriels (art. 2 al. 1), et ainsi à promouvoir toutes mesures destinées à contenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C, voire si possible en dessous de 1,5°C (art. 2 Accord de Paris). Dans cette perspective, la Suisse est tenue d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 (art. 4 Accord de Paris).

Dans le cadre de la mise en œuvre de cet accord, la Suisse a elle-même annoncé une élévation de sa contribution volontaire déterminée au niveau national en ce sens qu'elle

⁷ RS 0.814.012, disponible sous <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2024/391/fr> (consulté le 12.10.24).

s'engage à prendre les mesures pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C⁸. Pour atteindre ces objectifs, l'art. 3 al. 1^{er} let. a de la Loi sur le CO2 qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2025, impose à la Confédération de veiller à ce que les émissions de gaz à effet de serre s'élèvent en 2030 à 50 % au plus de leur niveau de 1990. Entre 2021 et 2030, la réduction doit s'élever à une moyenne minimale de 35 % (art. 3 al. 1^{er} let. b Loi sur le CO2).

De plus, la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI), adoptée en votation populaire et dotée d'une forte légitimité démocratique, prévoit des mesures et des objectifs de réduction pour que la Suisse atteigne la neutralité climatique d'ici à 2050, et qui sont contraignants.

En particulier, l'article 5 al. 1 LCI prévoit que « *toutes les entreprises doivent avoir ramené leurs émissions à zéro net d'ici à 2050 au plus tard. Dans ce contexte, au moins les émissions directes et les émissions indirectes doivent être prises en considération* ». L'art. 9 al. 1 LCI, prescrit comme « *[o]bjectif visant à rendre les flux financiers compatibles avec les objectifs climatiques* » que « *la Confédération veille à ce que la place financière suisse apporte une contribution effective à un développement à faible émission capable de résister aux changements climatiques. Il s'agit notamment de prendre des mesures de réduction de l'effet climatique des flux financiers nationaux et internationaux* ».

L'art. 10 al. 1 LCI précise encore que « *[l]a Confédération et les cantons jouent un rôle de modèle pour atteindre l'objectif de zéro émission net et de l'adaptation aux effets des changements climatiques* ».

A la lumière de ce qui précède, nous considérons que **la fixation de la part de réduction à réaliser en Suisse aux 2/3 des objectifs fixés à l'art. 3 al. 1^{er} Loi sur le CO2 ainsi que les objectifs sectoriels intermédiaires proposés par le Conseil fédéral à l'art. 3 du projet de révision de l'Ordonnance sur le CO2 ne sont pas satisfaisants.**

En effet, alors même que la CourEDH, dans son arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse*, a relevé que l'absence de quantification, au moyen d'un budget carbone ou d'une autre manière, des limites nationales applicables aux émissions de gaz à effet de serre représentait une grave lacune⁹, le Conseil fédéral n'expose pas la méthode de quantification sur laquelle il s'est fondé pour fixer ces objectifs sectoriels intermédiaires.

Dans son bilan d'action à l'attention du Comité des ministres au sujet de la mise en œuvre de l'arrêt *KlimaSeniorinnen*, il revendique même cette position, en indiquant que les objectifs (globaux) peuvent certes être transposés dans un budget carbone, mais que : « *[c]ette*

⁸ Cf. La communication de la Suisse disponible sous https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/climat--affaires-internationales/l_accord-de-paris-sur-le-climat.html (consulté le 12.10.2024).

⁹ CourEDH, Arrêt *KlimaSeniorinnen*, § 558-559.

possibilité a été sciemment mise de côté jusqu'à présent, car la plus-value qu'apporte cette méthode est faible. De plus, l'Accord de Paris ne l'exige pas. La Cour reconnaît que l'établissement de budgets carbone n'est pas la seule méthodologie de comptabilisation des émissions futures »¹⁰. En l'occurrence, le Conseil fédéral ne propose toutefois tout simplement aucune méthode. Il indique seulement que « [l]a part à réaliser en Suisse est mesurée à l'aune des réductions effectives à obtenir dans les secteurs du bâtiment, des transports de l'industrie et autres »¹¹. Or, la méthode devrait précisément suivre l'ordre inverse : **les autorités doivent d'abord déterminer la part minimale de réduction qui doit intervenir en Suisse conformément au principe du « niveau d'ambition le plus élevé possible » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris), puis fixer des objectifs sectoriels intermédiaires sur cette base.** Ce manquement méthodologique met en doute l'aptitude des objectifs intermédiaires et nuit à la qualité du processus démocratique, puisqu'il restreint le contrôle que les citoyennes et citoyens participant à la procédure de consultation sont susceptibles d'effectuer.

S'agissant ensuite de la fixation de la part à réaliser en Suisse proposée par le projet (2/3 des objectifs), nous estimons qu'elle ne respecte pas le principe du « niveau d'ambition le plus élevé possible » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris). L'art. 3 al. 1^{er} de la Loi sur le CO₂ dans sa version en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024 fixe en effet cette part à 75 % au moins des objectifs. **Une part au 2/3 de ces objectifs représente donc une régression (66%).** Or, la prise en compte de mesures de réduction prises à l'étranger est censée diminuer à terme et non augmenter. Chaque pays est en effet censé réduire continuellement ses propres émissions pour atteindre le net zéro, raison pour laquelle la Stratégie climatique de la Suisse à long terme privilégie la réduction des émissions intérieures¹². C'est la raison pour laquelle **la part de réduction des émissions internes devrait être supérieure ou en tout cas pas inférieure à 75 %.** De plus, la part envisagée ne respecte pas l'exigence de responsabilité commune, mais différenciée, prévue par l'art. 3 ch. 1 CCNUCC.

Dans ce contexte, nous estimons que **les objectifs sectoriels concrets sont manifestement inaptes à atteindre les objectifs de réduction globaux fixés par l'Accord de Paris, la Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI) et la Loi sur le CO₂.** On peine en effet à comprendre comment l'on pourrait atteindre l'objectif global de réduction de 50 % à l'horizon 2030, dont la part minimale à réaliser en Suisse devrait être, comme on vient de l'exposer, plus élevée que 75 % (soit > 37,5 % de réduction au total), alors que, à

¹⁰ Conseil fédéral, Bilan d'action du 27 septembre 2024, Arrêt Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse du 9 avril 2024 (Grande Chambre), DH-DD(2024)1123, p. 10, <https://rm.coe.int/0900001680b1ddd9> (consulté le 12.10.24).

¹¹ OFEV, Rapport explicatif concernant la modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (Ordonnance sur le CO₂, RS 641.711), 26 juin 2024, p. 4.

¹² Conseil fédéral, Stratégie climatique de la Suisse à long terme, 27 janvier 2021, p. 16 s, disponible sous <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/65875.pdf> (consulté le 12.10.24).

l'exception du secteur des bâtiments, les objectifs sectoriels définis pour ce même horizon sont tous inférieurs à 37,5 % (75 % de 50 %) (- 25 % pour les transports, - 35 % pour l'industrie et - 25 % pour le reste). Or, selon l'Inventaire suisse des gaz à effet de serre pour l'année 2022, le secteur des transports (hors aviation et navigation internationales) représentait 32,9 % du total des émissions de gaz à effet de serre en Suisse, le secteur de l'industrie 23,1 % et celui du bâtiment 22,6 %¹³. Par déduction, le « reste » comptait pour 21,4 %. Dans ces circonstances, une réduction de 25 % des émissions imputables aux transports par rapport au niveau de 1990 (env. - 3,72 millions de tonnes d'équivalents CO₂), de 35 % de celles de l'industrie (env. - 4,64), de 50 % de celles du bâtiment (env. - 8,36) et de 25 % du reste (env. - 2,55) aboutit à une **réduction totale insuffisante** puisque le Rapport explicatif indique lui-même qu'un recul de 34 % seulement est attendu¹⁴.

La courbe de progression paraît également incohérente et difficilement réalisable : le secteur du bâtiment devrait progresser de - 6 % en 8 ans (2022-2030) puis de - 32 % en 10 ans (2031-2040) et celui des transports de - 17 % en 8 ans (2022-2030), de - 22 % en 10 ans (2031-2040) puis de - 43 % en 10 ans (2041-2050) ! Ces objectifs diffèrent la part la plus importante de l'effort à accomplir plutôt que de répartir dès maintenant cet effort de façon équilibrée.

Nous estimons ainsi qu'il est **impératif que le Conseil fédéral revoie la trajectoire des différents secteurs pour proposer des objectifs intermédiaires cohérents susceptibles de respecter les objectifs globaux fixés par l'Accord de Paris, la Loi sur le CO₂ et la LCI**. Il en va en définitive de la protection des droits individuels, qui risqueraient d'être massivement restreints si, en raison d'une action insuffisante pendant les prochaines années, des mesures drastiques doivent être par la suite mises en œuvre dans un très court laps de temps pour combler cette lacune afin d'atteindre l'objectif de la neutralité carbone en 2050.

Enfin, nous sommes **défavorables à l'abrogation de l'art. 3 al. 2 de l'actuelle Ordonnance sur le CO₂**, selon lequel le DETEC demande au Conseil fédéral de prendre des mesures supplémentaires lorsqu'un objectif sectoriel intermédiaire n'est pas atteint. Ce mécanisme de contrôle, déjà extrêmement léger, permet d'assurer que les objectifs sectoriels ne restent pas de purs vœux, mais entraînent une obligation de rendre compte. Il est donc tout à fait essentiel que cette disposition soit maintenue.

¹³ Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre.html> (consulté le 12.10.24).

¹⁴ OFEV, Rapport explicatif concernant la modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (Ordonnance sur le CO₂, RS 641.711), 26 juin 2024, p. 73.

b. Du délai étendu concernant l'indication des émissions dans les offres de vols présentées dans l'Ordonnance (art. 14a)

Il convient de saluer la mise en place de l'obligation d'indiquer les émissions dans les offres de vols. Toutefois, on relève que les exploitants d'aéronefs et les autres prestataires de voyages en avion sont tenus de s'assurer de l'indication qu'à partir du 1^{er} janvier 2026, alors que ceci est une obligation qui **pourrait être aisément mise en œuvre bien avant 2026**, soit d'ici au 1^{er} juillet 2025 par exemple. En effet, l'indication des émissions du vol est une information importante - voire cruciale - pour les consommateurs et consommatrices afin qu'ils et elles disposent de toutes les informations nécessaires avant la réservation d'un voyage qui émet des quantités de gaz à effets de serre importantes. Une telle information peut effectivement permettre aux prestataires de voyage de proposer des alternatives moins polluantes, par exemple en train pour les voyages en Europe.

c. Du manque de contrôle des instruments de protection présentés dans l'Ordonnance (projet et programmes en lien avec les art. 66 ss à 78)

En l'état actuel, les mesures volontaires proposées par l'Ordonnance visant à conclure des programmes de réduction – si elles servent un but louable et nécessaire – restent relativement vagues à un certain nombre d'égards (art. 66 ss).

Ainsi, la dimension volontariste de l'engagement dans ces programmes traduit d'une volonté d'adhésion spontanée dont l'efficacité – au vu de l'ampleur des réductions à réaliser – est douteuse en l'absence d'incitatifs dissuasifs contraires (si ce n'est des dérogations de taxes). Le principe du pollueur-payeur (art. 74 de la Constitution fédérale¹⁵) plaide pourtant pour que toutes les mesures économiquement soutenables soient prises à la source : **de tels programmes devraient donc pouvoir être exigés de l'ensemble des propriétaires d'installations** indépendamment de leur souhait d'obtenir une réduction de taxe.

Enfin, **le suivi et le contrôle de la mise en œuvre de ces programmes n'offre en l'état actuel que peu de garanties**, puisqu'à l'exception d'une sanction financière en cas de non-respect du programme aucune autre forme de sanction ou de contrôle intermédiaire n'est envisagée (art. 76 et 77 de l'Ordonnance). Un risque existe donc que certains acteurs économiques considèrent cette violation de leur engagement comme une perte financière pouvant simplement être compensée par les profits tirés de leur activité génératrice d'émissions nocives. En ce sens, tout comme dans d'autres domaines du droit de l'environnement – on pense par exemple au contrôle des valeurs limites d'immissions ou à l'absence de fixation de certains seuils en raison de contraintes économiques¹⁶, on regrette que des mesures de contrôle plus strictes et des sanctions du type de mesures d'exécutions par substitution n'aient pas été envisagées.

¹⁵ RS 101.

¹⁶ Cf. A. Griffel, Umweltrecht in a nutshell, Saint-Gall, 2023, p. 138 ss.

d. Du manque d'obligation de publicité des informations concernant l'engagement de réduction

Vu le manque de mesures plus strictes et des sanctions quant aux programmes (prévu aux art. 66 ss à 78 de l'Ordonnance), l'on pourrait, à tout le moins, s'attendre à **une obligation aux acteurs économiques concernés de déclarer publiquement qu'ils n'ont pas réussi à respecter le programme prévu** sous ses articles, ce qui créerait une incitation pour la prochaine période.

Par ailleurs, également pour des motifs de transparence et de contrôle démocratique, nous estimons que l'art. 79 de l'Ordonnance devrait être formulé avec une obligation de publication de l'OFEV, soit : « *L'OFEV publie les informations concernant les exploitants d'installations ayant pris un engagement de réduction pourvu qu'elles ne compromettent ni le secret de fabrication ni le secret d'affaires* ».

e. Des mesures dans le secteur du bâtiment, des transports, de l'industrie et de l'adaptation au changement (remarques transversales)

Dans l'ensemble, il convient de saluer la mise en place de ces différentes mesures. Nous relevons néanmoins de manière transversale que, dans l'ensemble de ces domaines, on constate une tendance nette à axer les mesures à entreprendre sur le développement de nouvelles technologies permettant de limiter ou réduire les émissions, à l'exclusion d'une approche pourtant complémentaire et devant également être promue visant à privilégier la sobriété énergétique et technologique¹⁷. Il est par contre réjouissant que la formation dans ce domaine soit également visée par le libellé large de l'art. 128 de l'Ordonnance au sujet des mesures d'encouragement à la formation (bien que cette approche n'y apparaisse pas de manière explicite).

Nous regrettons encore que le Conseil fédéral renonce à encourager la planification énergétique cantonale et communale. En effet, dans son rapport du 11 septembre 2023¹⁸, l'Agence internationale de l'énergie (ci-après : l'IEA) a souligné que « *Energy efficiency is a key pillar of Switzerland's strategy towards reaching its energy and climate targets for 2030 and the net zero target for 2050. [...] However, the government's five-year monitoring report published in late 2022 concluded that the current policy measures are insufficient to reach the 2030 targets. It is, therefore, important that energy efficiency as the first fuel principle is anchored as a pillar of new energy and climate legislation* ». Face à un tel constat, on ne

¹⁷ E. Toulouse, La sobriété énergétique, une notion disruptive de plus en plus étudiée, Revue de l'Energie n°649, mars-avril 2020, <https://www.larevuedelenergie.com/wp-content/uploads/2020/05/649-Sobriete-energetique-notion-disruptive.pdf> (consulté le 12.10.24).

¹⁸ International Energy Agency, *Energy Policy Review Switzerland, 2023 Review*, p. 9, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/b6451900-e6ef-45a8-922d-117520e09a82/Switzerland2023.pdf> (consulté le 12.10.24)

peut que s'étonner de l'abandon d'une mesure qui permettrait de favoriser la planification et la mise en réseau des différentes entités territoriales afin d'améliorer l'effectivité de leur production énergétique. Pour satisfaire à ses obligations au regard de l'Accord de Paris mais également désormais de la LCI et de la Loi CO2, le Conseil fédéral doit entreprendre toutes les mesures en son pouvoir, y compris sous la forme d'un encouragement aux cantons et communes.

S'agissant ensuite des mesures concernant les bâtiments en particulier, nous soulignons l'importance de la prise en compte du bilan carbone des matériaux utilisés dans le cadre du calcul des contributions du programme Bâtiment. Nous regrettons en revanche le silence qui subsiste au sujet de la comptabilisation en général des émissions générées par les matériaux de construction utilisés. Par ailleurs, nous estimons que le recours à des matériaux bio-sourcés nécessite des incitatifs supplémentaires, en suivant les recommandations de la *Global Alliance for Buildings and Construction (GlobalABC)* du *United Nations Environment Programme (UNEP)*¹⁹.

Nous relevons par ailleurs avec préoccupation que le groupe « d'experts » chargé du réexamen 2024 des tâches et des subventions recommande au Conseil fédéral de réduire les subventions allouées dans le cadre du programme « Bâtiments »²⁰. Si nous partageons la volonté que l'allocation de ces contributions soit assortie de contrôle et estimons également que la politique climatique ne peut se limiter à des mesures d'encouragement, il n'en reste pas moins que, en l'état du droit et vu l'urgence à agir, le programme susmentionné est essentiel pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments. La proposition de réduire ces subventions apparaît au surplus totalement contradictoire avec l'ambition affichée du projet de révision de l'Ordonnance.

Concernant enfin les transports et la propulsion électrique, plusieurs remarques s'imposent. D'abord, le secteur des transports est celui dans lequel la réduction des émissions a le moins diminué au cours des dernières années²¹. Le Conseil fédéral a souligné l'urgence à agir concernant le trafic routier²² et l'IEA a averti qu'afin d'atteindre ses objectifs, la Suisse devrait

¹⁹ Global Alliance for Buildings and Construction (GlobalABC), <https://globalabc.org/database> (consulté le 12.10.24).

²⁰ Groupe d'experts chargé du réexamen des tâches et des subventions, Rapport à l'intention du Conseil fédéral au sujet du réexamen 2024 des tâches et des subventions, 25 août 2024, <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/89486.pdf> (consulté le 12.10.24).

²¹ - 8 % seulement vs - 44 % pour le bâtiment et - 23 % pour l'industrie mais le plus émetteur selon Inventaire gaz à effet de serre 2022 (13,7 millions de tonnes d'éq.-CO2), cf. note 13.

²² Message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, 22 février 2023, FF 2023 865, p. 17, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/fr> (consulté le 12.10.24).

consentir des efforts conséquents dans ce domaine²³. Nonobstant ce constat et malgré l'encouragement prévu aux véhicules électriques, **la législation suisse n'impose aucune limite quantitative du nombre, ni en termes de poids et taille, de nouveaux véhicules à moteur thermique destinés au trafic individuel motorisé pouvant être introduits sur le marché, ce qui est regrettable**. En effet, la production de ces véhicules et leur circulation, tout comme la question de l'entretien des routes et de leur extension sont des activités fortement émettrices qui doivent faire l'objet de mesures afin que les objectifs contraignants exposés en introduction soient atteints.

S'agissant de l'encouragement du rail et des transports publics, **la prise de position récente du Conseil fédéral visant à bloquer les crédits au développement des lignes ferroviaires nocturnes inquiète, pour en dire le moins²⁴**. Dans un tel contexte, il est nécessaire de rappeler que la réduction des émissions en particulier par la promotion des transports publics et d'un report modal est une obligation contraignante pour le Conseil fédéral, qui plus est légitimée démocratiquement par l'adoption de la Loi sur le CO2. Il apparaît dès lors essentiel que les crédits nécessaires soient mis en œuvre à brève échéance, sauf à mettre la Suisse une nouvelle fois en porte-à-faux avec ses obligations et en particulier vu la décision rendue par la CourEDH dans l'affaire *Verein KlimaSeniorinnen*. Enfin, on relève que l'Ordonnance ne dit rien des mesures qui seront prises pour rendre les transports publics financièrement plus attractifs, ce qui est également un enjeu majeur de la transition à effectuer.

f. Du devoir d'exemplarité de l'Administration fédérale

En dernier lieu, nous rappelons que l'art. 10 LCI impose un devoir d'exemplarité à l'Administration fédérale. A ce titre, les exceptions prévues dans l'Ordonnance visant les véhicules militaires utilisés à des fins militaires (art. 17a à 17c bis) paraissent injustifiées, dès lors que ces véhicules contribuent autant que les autres aux émissions nocives dont la réduction s'impose.

Conclusion

En conclusion, nous saluons globalement l'adoption de la révision de l'Ordonnance qui concrétisera la Loi sur le CO2 révisée et permettra de paver la voie des mesures qui doivent être prises afin de relever les défis que présente l'objectif de la neutralité 2050. Nous attirons toutefois l'attention du Conseil fédéral sur la nécessité d'édicter une Ordonnance conforme au principe du « niveau d'ambition le plus élevé » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris), qui impose de revoir plusieurs aspects du projet mis en consultation.

²³ Cf. note 17.

²⁴ Interpellation Klopfenstein du 26.9.24, disponible sous <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaef?AffairId=20244073> (consulté le 12.10.24).

Association des Juristes
Progressistes Vaudois·es
Clémence Demay
et Chloé F. Smith
Case postale 6569
1002 Lausanne
info@jpvd.ch

Le chef du Département
fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti

Office fédéral de
l'environnement OFEV
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

Par courriel uniquement :
vnl-klima@bafu.admin.ch

Lausanne, le 17 octobre 2024

Concerne : Procédure de consultation sur la modification de l'ordonnance sur le CO2

Monsieur le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Monsieur le Conseiller fédéral,

Il reste quelques années à nos sociétés pour infléchir la courbe de l'accentuation du réchauffement climatique comme l'a rappelé une nouvelle fois le Groupe

d'expert·e-s intergouvernemental sur l'évolution du climat (ci-après: GIEC)¹. Cette problématique relève d'une nécessité vitale et démocratique, dès lors que la dégradation de l'environnement fera - et fait déjà - peser une lourde menace sur les populations vulnérables tel que les personnes fragilisées par la pauvreté, ou plus vulnérables en raison de leur genre, de leur âge, d'un handicap, de leur lieu de résidence ou de leur appartenance ethnique ou culturelle². Dans un tel contexte, notre association porte désormais un regard des plus vigilant et inquiet sur la mise en œuvre des obligations en matière de protection du climat prises en la matière par la Suisse, tant elles constituent des préalables à la préservation de l'ensemble des autres droits humains³.

Notre prise de position s'inscrit en outre à la suite de l'arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse*⁴ dans lequel la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après: CourEDH) a rappelé que la Suisse a l'obligation positive de protéger la santé des personnes placées sous sa responsabilité et de mettre en œuvre des mesures suffisantes de lutte contre le changement climatique. En particulier, dans cette décision, la CourEDH a souligné que les Etats bénéficient d'une marge d'appréciation réduite en ce qui concerne leur engagement à lutter contre le changement climatique, ses effets néfastes et la fixation de buts et d'objectifs à cet égard. Or, dans son bilan d'action à l'attention du Conseil de Ministres du 27 septembre 2024, relatif à la mise en œuvre de l'arrêt précité, l'Office fédéral de la Justice (ci-après: OFJ) met largement en avant le rôle que jouera la présente ordonnance dans le respect des objectifs climatiques suisses⁵.

¹ IPCC Summary for policymakers, 6th Assessment Report, GIEC, p. 30., disponible sous

https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf (consulté le 12.10.24).

² Assemblée générale des Nations Unies (ONU), Rapport du Rapporteur spécial sur la question des obligations relatives aux droits de l'homme se rapportant aux moyens de bénéficier d'un environnement sûr, propre, sain et durable, A/74/161, p. 16 disponible sous <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n19/216/43/pdf/n1921643.pdf> (consulté le 12.10.24).

³ Ibid.

⁴ Affaire Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse, requête n°53600/20 (ci-après: Affaire KlimaSeniorinnen), disponible sous <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22%3A%22001-233258%22%7D> (consulté le 13.10.24).

⁵ Conseil fédéral, Bilan d'action du 27 septembre 2024, Arrêt Affaire KlimaSeniorinnen, p. 4 et 5, <https://rm.coe.int/0900001680b1ddd9>, (consulté le 12.10.24).

C'est pour cette raison que nous jugeons essentiel de participer à la présente consultation. Dans le délai imparti, nous vous faisons part des remarques suivantes concernant la modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ci-après : l'Ordonnance), au nom de l'association des Juristes progressistes vaudois·es (ci-après : JPV)).

A titre préalable, nous soulignons avoir conscience que la présente Ordonnance constitue une mise en œuvre de la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (ci-après: Loi sur le CO₂)⁶ qui lui impose un certain nombre de contraintes et qu'il est essentiel que la Suisse se dote de bases légales afin de remplir ses obligations en matière de réduction des émissions nocives. Ainsi, si l'Ordonnance comporte de nombreux aspects positifs et nécessaires, nous relèverons tout de même le manque d'ambition général du présent texte - et *a fortiori* de la Loi sur le CO₂ - dont les mesures préconisées restent à nos yeux trop timides pour relever dans toute leur ampleur les défis liés à la décarbonisation nécessaire des différents secteurs d'activités émettrices suisse. Il est dès lors essentiel que la Suisse se dote de bases légales qui lui permettent de remplir de façon effective ses obligations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serres.

- a. Du manque d'ambition des seuils fixés par l'Ordonnance et du respect du droit supérieur (art. 2a et 3)

La Suisse est partie de la Convention-Cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)⁷, qui vise à stabiliser « les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Il conviendra d'atteindre ce niveau dans un délai suffisant pour que les écosystèmes puissent s'adapter naturellement aux changements climatiques, que la production alimentaire ne soit pas menacée et que le développement économique puisse se poursuivre d'une manière durable » (art. 2 CCNUCC).

⁶ RO 2024 376 , disponible sous <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2024/376/fr>, (consulté le 12.10.24).

⁷ RS 0.814.01.

Dans ce cadre, elle s'est engagée à « préserver le système climatique dans l'intérêt des générations présentes et futures, sur la base de l'équité et en fonction de leurs responsabilités communes mais différenciées et de leurs capacités respectives. Il appartient, en conséquence, aux pays développés parties d'être à l'avant-garde de la lutte contre les changements climatiques et leurs effets néfastes » (art. 3 ch. 1 CCNUCC).

Il convient en outre de relever que sous l'égide de la CCNUCC, la Suisse est partie à l'Accord de Paris qui lui impose des objectifs contraignants en matière de réduction des effets néfastes du changement climatique. Ainsi, le 16 juin 2017, l'Assemblée fédérale a approuvé l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 (Accord sur le climat)⁸. Elle a donc engagé la Suisse à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température moyenne à 1.5°C, par rapport aux niveaux préindustriels (art. 2 al. 1 Accord de Paris), et ainsi à promouvoir toutes mesures destinées à contenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C, voire si possible en dessous de 1,5°C (art. 2 Accord de Paris). Dans cette perspective, la Suisse est tenue d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 (art. 4 Accord de Paris).

Dans le cadre de la mise en œuvre de cet accord, la Suisse a elle-même annoncé une élévation de sa contribution volontaire déterminée au niveau national en ce sens qu'elle s'engage à prendre les mesures pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C⁹. Pour atteindre ces objectifs, l'art. 3 al. 1er let. a de la Loi sur le CO2 qui entrera en vigueur au 1er janvier 2025, impose à la Confédération de veiller à ce que les émissions de gaz à effet de serre s'élèvent en 2030 à 50 % au plus de leur niveau de 1990. Entre 2021 et 2030, la réduction doit s'élever à une moyenne minimale de 35 % (art. 3 al. 1er let. b Loi sur le CO2).

De plus, la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI), adoptée en votation populaire et dotée d'une forte légitimité démocratique, prévoit des

⁸ RS 0.814.012, disponible sous <https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2024/391/fr>, (consulté le 12.10.24).

⁹ Cf. La communication de la Suisse disponible sous https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/climat--affaires-internationales/l_accord-de-paris-sur-le-climat.html (consulté le 10.10.2024).

mesures et des objectifs de réduction pour que la Suisse atteigne la neutralité climatique d'ici à 2050, et qui sont contraignants.

En particulier, l'article 5 al. 1 LCI prévoit que « toutes les entreprises doivent avoir ramené leurs émissions à zéro net d'ici à 2050 au plus tard. Dans ce contexte, au moins les émissions directes et les émissions indirectes doivent être prises en considération ». L'art. 9 al. 1 LCI, prescrit comme « [o]bjectif visant à rendre les flux financiers compatibles avec les objectifs climatiques » que « la Confédération veille à ce que la place financière suisse apporte une contribution effective à un développement à faible émission capable de résister aux changements climatiques. Il s'agit notamment de prendre des mesures de réduction de l'effet climatique des flux financiers nationaux et internationaux. ».

L'art. 10 al. 1 LCI précise encore que « [l]a Confédération et les cantons jouent un rôle de modèle pour atteindre l'objectif de zéro émission nette et de l'adaptation aux effets des changements climatiques ».

A la lumière de ce qui précède, nous considérons que la fixation de la part de réduction à réaliser en Suisse aux 2/3 des objectifs fixés à l'art. 3 al. 1er Loi sur le CO2 ainsi que les objectifs sectoriels intermédiaires proposés par le Conseil fédéral à l'art. 3 du projet de révision de l'Ordonnance sur le CO2 ne sont pas satisfaisants.

D'abord, alors même que la CourEDH dans son arrêt *Verein Klima Seniorinnen Schweiz et autres c. Suisse* (req. 53600/20) a déjà relevé que l'absence de quantification, au moyen d'un budget carbone ou d'une autre manière, des limites nationales applicables aux émissions de gaz à effet de serre représentait une grave lacune¹⁰, le Conseil fédéral n'expose pas la méthode de quantification sur laquelle il s'est fondé pour fixer ces objectifs sectoriels intermédiaires.

Dans son bilan d'action à l'attention du Comité des ministres au sujet de la mise en œuvre de l'arrêt *Klima Seniorinnen*, il revendique même cette position, en indiquant que les objectifs (globaux) peuvent certes être transposés dans un budget carbone, mais que : « [c]ette possibilité a été sciemment mise de côté

¹⁰ Arrêt CourEDH *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz c. Suisse*, 53600/20, 9 avril 2024, § 558-559.

jusqu'à présent, car la plus-value qu'apporte cette méthode est faible. De plus, l'Accord de Paris ne l'exige pas. La Cour reconnaît que l'établissement de budgets carbone n'est pas la seule méthodologie de comptabilisation des émissions futures »¹¹. En l'occurrence, le Conseil fédéral ne propose toutefois tout simplement aucune méthode. Il indique seulement que « [l]a part à réaliser en Suisse est mesurée à l'aune des réductions effectives à obtenir dans les secteurs du bâtiment, des transports de l'industrie et autres »¹². Or, la méthode devrait précisément suivre l'ordre inverse : les autorités doivent d'abord déterminer la part minimale de réduction qui doit intervenir en Suisse conformément au principe du « niveau d'ambition le plus élevé possible » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris), puis fixer des objectifs sectoriels intermédiaires sur cette base. Ce manquement méthodologique met en doute l'aptitude des objectifs intermédiaires et nuit à la qualité du processus démocratique, puisqu'il restreint le contrôle que les citoyennes et citoyens participant à la procédure de consultation sont susceptibles d'effectuer.

Ensuite, s'agissant de la fixation de la part à réaliser en Suisse proposée par le projet (2/3 des objectifs), nous estimons qu'elle ne respecte pas le principe du « niveau d'ambition le plus élevé possible » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris). L'art. 3 al. 1ter de la Loi sur le CO2 dans sa version en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024 fixe en effet cette part à 75 % au moins des objectifs. Une part au 2/3 de ces objectifs représente donc une régression (66%). De plus, la prise en compte de mesures de réduction prises à l'étranger est censée diminuer à terme et non augmenter. Chaque pays est en effet censé réduire continuellement ses propres émissions pour atteindre le net zéro, raison pour laquelle la Stratégie climatique de la Suisse à long terme privilégie la réduction des émissions intérieures¹³. C'est la raison pour laquelle la part de réduction des émissions internes devrait être supérieure ou en tout cas pas inférieure à 75 %. De plus, la part envisagée ne

¹¹ Conseil fédéral, Bilan d'action du 27 septembre 2024, Arrêt Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse du 9 avril 2024 (Grande Chambre), DH-DD(2024)1123, p. 10, <https://rm.coe.int/0900001680b1ddd9> (consulté 12.10.24).

¹² OFEV, Rapport explicatif concernant la modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (Ordonnance sur le CO2, RS 641.711), 26 juin 2024, p. 4.

¹³ Conseil fédéral, Stratégie climatique de la Suisse à long terme, 27 janvier 2021, p. 16 s, disponible sous <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/65875.pdf> (consulté le 13.10.24).

respecte pas l'exigence de responsabilité commune, mais différenciée, prévu par l'art. 3 ch. 1 CCNUCC.

Dans ce contexte, nous estimons que les objectifs sectoriels concrets sont manifestement inaptes à atteindre les objectifs de réduction globaux fixés par l'Accord de Paris, la Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI) et la Loi sur le CO₂. On peine en effet à comprendre comment l'on pourrait atteindre l'objectif global de réduction de 50 % à l'horizon 2030, dont la part minimale à réaliser en Suisse devrait être, comme on vient de l'exposer, plus élevée que 75 % (soit > 37,5 % de réduction au total), alors que, à l'exception du secteur des bâtiments, les objectifs sectoriels définis pour ce même horizon (- 25 % pour les transports, - 35 % pour l'industrie et - 25 % pour le reste) sont tous inférieurs à 37,5 % (75 % de 50 %). Or, selon l'Inventaire suisse des gaz à effet de serre pour l'année 2022, le secteur des transports (hors aviation et navigation internationales) représentait 32,9 % du total des émissions de gaz à effet de serre en Suisse, le secteur de l'industrie 23,1 % et celui du bâtiment 22,6 %¹⁴. Par déduction, le « reste » compte pour 21,4 %. Dans ces circonstances, une réduction de 25 % des émissions imputables aux transports par rapport au niveau de 1990 (env. -3,72 millions de tonnes d'équivalents CO₂), de 35 % de celles de l'industrie (env. - 4,64), de 50 % de celles du bâtiment (env. -8,36) et de 25 % du reste (env. - 2,55) aboutit à une réduction totale insuffisante puisque le Rapport explicatif indique lui-même qu'un recul de 34 % seulement est attendu¹⁵. La courbe de progression paraît également incohérente et difficilement réalisable : le secteur du bâtiment devrait progresser de - 6 % en 8 ans (2022-2030) puis de - 32 % en 10 ans (2031-2040) et celui des transports de -17 % en 8 ans (2022-2030), de -22 % en 10 ans (2031-2040) puis de - 43 % en 10 ans (2041-2050) ! Ces objectifs diffèrent la part la plus importante de l'effort à accomplir plutôt que de répartir dès maintenant cet effort de façon équilibrée.

¹⁴ Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre.html> (consulté le 9.10.24).

¹⁵ OFEV, Rapport explicatif concernant la modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (Ordonnance sur le CO₂, RS 641.711), 26 juin 2024, p. 73.

Nous estimons ainsi qu'il est indispensable que le Conseil fédéral revoie la trajectoire des différents secteurs pour proposer des objectifs intermédiaires cohérents susceptibles de respecter les objectifs globaux fixés par l'Accord de Paris, la Loi sur le CO2 et la LCI. Il en va en définitive de la protection des droits individuels, qui risqueraient d'être massivement restreints si, en raison d'une action insuffisante pendant les prochaines années, des mesures drastiques doivent être par la suite mises en œuvre dans un très court laps de temps pour combler cette lacune afin d'atteindre l'objectif de la neutralité carbone en 2050.

Enfin, nous sommes défavorables à l'abrogation de l'art. 3 al. 2 de l'actuelle Ordonnance sur le CO2, selon lequel le DETEC demande au Conseil fédéral de prendre des mesures supplémentaires lorsqu'un objectif sectoriel intermédiaire n'est pas atteint. Ce mécanisme de contrôle, déjà extrêmement léger, permet d'assurer que les objectifs sectoriels ne restent pas de purs vœux, mais entraînent une obligation de rendre compte. Il est donc tout à fait essentiel que cette disposition soit maintenue, voire renforcée.

- b. Du délai étendu concernant l'indication des émissions dans les offres de vols présenté dans l'Ordonnance (art. 14a)

Il convient de saluer la mise en place de l'obligation des indications des émissions dans les offres de vols. Toutefois, on relève que les exploitants d'aéronefs et les autres prestataires de voyages en avion sont tenus de s'assurer de l'indication qu'à partir du 1er janvier 2026, alors que ceci est une obligation qui pourrait être aisément mise en œuvre bien avant 2026, soit d'ici au 1er juillet 2025 par exemple. En effet, l'indication des émissions du vol est une information importante - voire cruciale - pour les consommateurs et consommatrices afin qu'ils et elles disposent de toutes les informations nécessaires avant la réservation d'un voyage qui émet des quantités de gaz à effets de serre importantes. Une telle information peut effectivement permettre aux prestataires de voyage de proposer des alternatives moins polluantes, telles que le train en Europe par exemple.

- c. Du manque de contrôle des instruments de protection présentés dans l'Ordonnance (projet et programmes en lien avec les art. 66 ss à 78)

Il convient de constater qu'en l'état actuel, les mesures volontaires proposées par l'Ordonnance visant à conclure des programmes de réduction - si elles servent un but louable et nécessaire - restent relativement vagues à un certain nombre d'égards (art. 66 ss).

Ainsi, la dimension volontariste de l'engagement dans ces programmes traduit d'une volonté d'adhésion spontanée dont l'efficacité - au vu de l'ampleur des réductions à réaliser - est douteuse en l'absence d'incitatifs dissuasifs contraires (si ce n'est des dérogations de taxes). Le principe du pollueur-payeur (art. 74 de la Constitution fédérale (Cst.)¹⁶) plaide pourtant pour que toutes les mesures économiquement soutenables soient prises à la source : de tels programmes devraient donc pouvoir être exigés de l'ensemble des propriétaires d'installations indépendamment de leur souhait d'obtenir une réduction de taxe.

Enfin, le suivi et le contrôle de la mise en œuvre de ces programmes n'offre en l'état actuel que peu de garanties, puisqu'à l'exception d'une sanction financière en cas de non-respect du programme aucune autre forme de sanction ou de contrôle intermédiaire n'est envisagée (art. 76 et 77 de l'Ordonnance). Un risque existe donc que certains acteurs économiques considèrent cette violation de leur engagement comme une perte financière pouvant simplement être compensée par les profits tirés de leur activité génératrice d'émissions nocives. En ce sens, tout comme dans d'autres domaines du droit de l'environnement, notamment concernant le contrôle des valeurs limites d'immissions ou l'absence de fixation de certains seuils en raison de contraintes économiques (cf. A. Griffel, *Umweltrecht in a nutshell*, Saint-Gall, 2023, p. 138 ss), on déplore que des mesures de contrôle plus strictes et des sanctions du type de mesures d'exécutions par substitution ne puissent être envisagées.

- d. Du manque d'obligation de publicité des informations concernant l'engagement de réduction

Vu le manque de mesures plus strictes et des sanctions quant aux programmes (prévu aux art. 66 ss à 78 de l'Ordonnance), l'on pourrait, à tout le moins,

¹⁶ RS 101.

s’attendre à une obligation aux acteurs économiques concernés de déclarer publiquement qu’ils n’ont pas réussi à respecter le programme prévu sous ses articles, ce qui créerait une incitation pour la prochaine période par exemple.

Par ailleurs, également pour des motifs de transparence et de contrôle démocratique, nous estimons que l’art. 79 de l’Ordonnance devrait être formulé avec une obligation de publication de l’OFEV, soit: “L’OFEV publie les informations concernant les exploitants d’installations ayant pris un engagement de réduction pourvu qu’elles ne compromettent ni le secret de fabrication ni le secret d’affaires”.

- e. Mesures dans le secteur du bâtiment, des transports, de l’industrie et de l’adaptation au changement (remarques transversales)

Dans l’ensemble, il convient de saluer la mise en place de ces différentes mesures. On se borne à relever de manière transversale que dans l’ensemble de ces domaines, on constate une tendance nette à axer les mesures à entreprendre sur le développement de nouvelles technologies permettant de limiter ou réduire les émissions, à l’exclusion d’une approche pourtant complémentaire et devant également être promue visant à privilégier la sobriété énergétique et technologique¹⁷. Il est par contre réjouissant que la formation dans ce domaine soit également visée par le libellé large de l’art. 128 de l’Ordonnance visant les mesures d’encouragement à la formation, bien qu’elle n’y apparaisse pas de manière explicite.

On soulignera encore qu’il apparaît à notre sens fortement regrettable que le Conseil fédéral renonce à encourager la planification énergétique cantonale et communale. En effet, dans son rapport du 11 septembre 2023¹⁸, l’Agence internationale de l’énergie (ci-après: l’IEA) a souligné que « *Energy efficiency is a*

¹⁷ E. Toulouse, La sobriété énergétique, une notion disruptive de plus en plus étudiée, Revue de l’Energie n°649, mars-avril 2020, <https://www.larevuedelenergie.com/wp-content/uploads/2020/05/649-Sobriete-energetique-notion-disruptive.pdf>, (consulté le 13.10.24).

¹⁸ International Energy Agency, *Energy Policy Review Switzerland, 2023 Review*, p. 9, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/b6451900-e6ef-45a8-922d-117520e09a82/Switzerland2023.pdf> (consulté le 13.10.24)

key pillar of Switzerland's strategy towards reaching its energy and climate targets for 2030 and the net zero target for 2050. [...] However, the government's five-year monitoring report published in late 2022 concluded that the current policy measures are insufficient to reach the 2030 targets. It is, therefore, important that energy efficiency as the first fuel principle is anchored as a pillar of new energy and climate legislation ». Face à un tel constat, on ne peut que s'étonner de l'abandon d'une mesure qui permettrait de favoriser la planification et la mise en réseau des différentes entités territoriales afin d'améliorer l'effectivité de leur production énergétique. Pour satisfaire à ses obligations au regard de l'Accord de Paris mais également désormais de la LCI et de la Loi CO₂, le Conseil fédéral doit entreprendre toutes les mesures en son pouvoir, y compris sous la forme d'un encouragement aux cantons et communes.

S'agissant ensuite des mesures concernant les bâtiments en particulier, nous soulignons l'importance de la prise en compte du bilan carbone des matériaux utilisés dans le cadre du calcul des contributions du programme Bâtiment. Nous regrettons en revanche le silence qui subsiste au sujet de la comptabilisation en général des émissions générées par les matériaux de construction utilisés. Par ailleurs, nous estimons que le recours à des matériaux bio-sourcés nécessite des incitatifs supplémentaires, en suivant les recommandations de la *Global Alliance for Buildings and Construction (GlobalABC)* du *United Nations Environment Programme (UNEP)*¹⁹.

Nous relevons par ailleurs avec préoccupation que le groupe « d'experts » chargé du réexamen 2024 des tâches et des subventions recommande au Conseil fédéral de réduire les subventions allouées dans le cadre du programme « Bâtiments »²⁰. Si nous partageons la volonté que l'allocation de ces contributions soit assortie de contrôle et estimons également que la politique climatique ne peut se limiter à des mesures d'encouragement, il n'en reste pas moins que, en l'état du droit et vu l'urgence à agir, le programme susmentionné est essentiel pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments. La proposition de réduire ces subventions

¹⁹ Global Alliance for Buildings and Construction (GlobalABC), <https://globalabc.org/database> (consulté le 11.10.24).

²⁰ Groupe d'experts chargé du réexamen des tâches et des subventions, Rapport à l'intention du Conseil fédéral au sujet du réexamen 2024 des tâches et des subventions, 25 août 2024, <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/89486.pdf> (consulté le 12.10.24).

apparaît au surplus totalement contradictoire avec l'ambition affichée du projet de révision de l'Ordonnance.

Concernant les transports et la propulsion électrique, plusieurs remarques s'imposent. Tout d'abord, le secteur des transports est celui dans lequel la réduction des émissions a le moins diminué au cours des dernières années²¹. En particulier, l'urgence à agir concernant le trafic routier a été soulignée par le Conseil fédéral²² et l'IEA a averti qu'afin d'atteindre ses objectifs, la Suisse devrait consentir des efforts conséquents dans ce domaine²³. Nonobstant ce constat et malgré l'encouragement prévu aux véhicules électriques, la législation suisse n'impose aucune limite quantitative du nombre, ni en termes de poids et taille, de nouveaux véhicules à moteur thermique destinés au trafic individuel motorisé pouvant être introduits sur le marché, ce qui est regrettable. En effet, la production de ces véhicules et leur circulation, tout comme la question de l'entretien des routes et de leur extension sont des activités fortement émettrices qui doivent faire l'objet de mesures afin que les objectifs contraignants exposés en introduction soient atteints.

S'agissant de l'encouragement du rail et des transports publics, la prise de position récente du Conseil fédéral visant à bloquer les crédits au développement des lignes ferroviaires nocturnes inquiète, pour en dire le moins²⁴. Dans un tel contexte, il est nécessaire de rappeler que la réduction des émissions en particulier par la promotion des transports publics et d'un report modal est une obligation contraignante pour le Conseil fédéral, qui plus est légitimée démocratiquement par l'adoption de la Loi sur le CO₂. Il apparaît dès lors essentiel que les crédits nécessaires soient mis en œuvre à brève échéance, sauf à mettre la Suisse une nouvelle fois en porte-à-faux avec ses obligations et en particulier vu

²¹ - 8 % seulement vs - 44 % pour le bâtiment et - 23 % pour l'industrie mais le plus émetteur selon Inventaire gaz à effet de serre 2022 (13,7 millions de tonnes d'éq.-CO₂), cf. note 13.

²² Message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, 22 février 2023, FF 2023 865, p. 17, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/fr> (consulté le 13.10.24).

²³ Cf. note 17.

²⁴ Interpellation Klopfenstein du 26.9.24, disponible sous <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20244073> (consulté le 13.10.24).

la décision rendue par la CourEDH dans l'affaire *Verein KlimaSeniorinnen*. Enfin, on relève que l'Ordonnance ne dit rien des mesures qui seront prises pour rendre les transports publics financièrement plus attractifs et accessibles, ce qui est également un enjeu majeur de la transition à effectuer.

f. Autres remarques

En dernier lieu, il est relevé que la LCI impose en son art. 10 un devoir d'exemplarité de l'Administration fédérale. A ce titre, les exceptions prévues dans l'Ordonnance visant les véhicules militaires utilisés à des fins militaires (art. 17a à 17c bis) paraissent injustifiées, vu qu'ils contribuent tout autant aux émissions nocives.

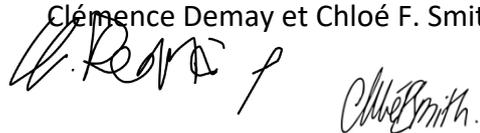
g. Conclusion

Malgré les remarques précitées, nous saluons globalement l'adoption de la révision de l'Ordonnance qui donnera une base légale à la concrétisation de la Loi sur le CO2 révisée et permettra de paver la voie des mesures qui doivent expressément être prises afin de relever les défis que présente l'objectif de la neutralité 2050. Il est néanmoins essentiel pour que ce texte puisse pleinement porter ses fruits que les observations présentées à l'appui de ce courrier soient prises en compte dans sa mouture finale.

Nous vous remercions de l'attention portée à ces lignes et vous prions de croire, Monsieur le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre plus haute considération.

Pour le Comité des JPV

Clémence Demay et Chloé F. Smith



Per E-Mail

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

fenaco Genossenschaft

Nachhaltigkeit und Umwelt
Philipp Lindner
Obstfeldstrasse 1
6210 Sursee

+41 58 434 41 18
philipp.lindner@fenaco.com
www.fenaco.com

Bern, 17.Oktober 2024

**Vernehmlassung zur CO2-Verordnung
Stellungnahme der fenaco Genossenschaft**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision der CO2-Verordnung (CO2V) Stellung zu nehmen.

Die fenaco ist eine Agrargenossenschaft mit 150-jähriger Idee. Sie liegt in den Händen von 145 LANDI und deren 41 000 Mitgliedern, davon über 23 000 aktive Schweizer Bäuerinnen und Bauern. Als Lieferantin bietet die fenaco den Landwirtinnen und Landwirten über alle Produktionsmethoden hinweg eine breite Palette von Produkten, Dienstleistungen und Technologien, die es für eine nachhaltige, effiziente und marktorientierte Landwirtschaft braucht. Als Vermarktungspartnerin sorgt sie dafür, dass die wertvollen Schweizer Lebensmittel zu den Kundinnen und Kunden kommen – von Obst, Gemüse, Kartoffeln und Getreide bis hin zu Eiern, Fleisch und Getränken. Zu den bekanntesten Marken der fenaco gehören die Futtermittelherstellerin UFA, die Düngerhändlerin LANDOR, die Getränkeherstellerin RAMSEIER Suisse, die Weinkellerei Provins, die Fleischverarbeiterin Ernst Sutter, die Detailhändlerinnen Volg und LANDI sowie die Energieanbieterin AGROLA.

Die fenaco hat sich in einer Universalzielvereinbarung seit 2013 zur Senkung ihrer CO2-Emissionen und Steigerung der Energieeffizienz verpflichtet. Mit einer durchschnittlichen Reduktion von 3 % p.a. unserer CO2-Emissionen und einer Steigerung von 2 % unserer Energieeffizienz haben wir die Ziele deutlich übertroffen und so einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Grundsätzlich begrüssen wir die Revision in der vorgelegten Form, da hierdurch Rechtssicherheit für Unternehmen, welche sich von der CO2-Abgabe befreien wollen, bis 2040 gegeben ist. In einigen Punkten sehen wir jedoch eine unbegründete Verschärfung. Diese können wir insbesondere aus dem Grund, dass der Industriesektor das Reduktionsziel 2020 als einziger Sektor erreicht und sogar übertroffen hat, nicht nachvollziehen.

Weiter weisen wir darauf hin, dass nebst der Ausgestaltung der CO2V auch die Auslegung der Richtlinie «Zielvereinbarungen mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung

der CO₂-Emissionen» für uns zentral ist. Dazu werden wir zeitnah mit dem UVEK respektive BAFU das Gespräch suchen.

In den drei nachfolgenden Punkten der CO₂V sehen wir Anpassungsbedarf:

1. Jährlich Treibhausgasverminderung bzw. Erhöhung der Treibhausgaseffizienz von 2.5 % (Art. 66a Abs. 1)

Die Anforderung innerhalb einer Verminderungsverpflichtung die Treibhausgaseffizienz um jährlich mindestens 2.5 % zu steigern, respektive eine Massnahmenwirkung von jährlich 2.5 % zu erreichen, auch wenn in der Zielvereinbarung mittels wirtschaftlicher Massnahmen ein geringeres Ziel ermittelt wurde, ist aus unserer Sicht nicht angemessen und unnötig.

Unnötig, da, wie bereits im erläuternden Bericht erwähnt, nach Artikel 4 KIG eine Reduktion von 1.95 % p.a. für die Erreichung der Klimaziele ausreichend ist. Somit wäre die CO₂-Verordnung nicht kongruent zu bestehenden Gesetzen. Das Argument, dieser Wert sei zu tief, erachten wir als unbegründet.

Anhand von bereits erstellten Dekarbonisierungsroadmaps wissen wir, dass grosse Ersatzinvestitionen erst Anfang der 2040er Jahre anstehen. Die Möglichkeit ausländische Bescheinigung anrechnen zu lassen, ist keine Begründung für einen Widerspruch zu einem bestehenden Gesetz.

Nicht angemessen ist die 2.5 % Forderung, da hierdurch einerseits nicht wirtschaftliche Investitionen getätigt werden müssen, andererseits ausländische Bescheinigungen erworben werden müssen. An bestimmten Standorten, wie bspw. Getreidetrocknungsanlagen, ist eine Reduktion um 2.5 % p.a. nur durch einen kompletten Neubau realisierbar. Dieser ist in der Regel nicht wirtschaftlich realisierbar. Die Getreidetrocknung ist jedoch ein systemrelevanter Prozess in der Wertschöpfungskette Getreide und damit elementar bei der Sicherung der Selbstversorgung. Die Mehrkosten durch einen Wegfall der Rückerstattung der CO₂-Abgabe würde auf die Stufe der Getreideproduzenten zurückfallen. Somit widerspricht das 2.5 % Ziel sowohl einer starken Schweizer Wirtschaft als auch Landwirtschaft.

Antrag: Anpassung von Art. 66a Abs. 1 wie folgt:

¹ Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG¹⁷ abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **2 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt

(Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder

b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **2 Prozent** gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

2. Höchstens 50 Standorte für eine Gemeinschaft zur Verminderungsverpflichtung (Art. 68a Abs. 2)

Wir begrüssen ausdrücklich die Möglichkeit, Emissionsgemeinschaften zu bilden. Durch die Begrenzung auf 50 Standorte wird der eigentliche Zweck jedoch konterkariert. Mittels Emissionsgemeinschaften haben komplexe Unternehmensstrukturen die Möglichkeit, eine Verminderungsverpflichtung mit verhältnismässigem Aufwand zu erstellen. Abweichend zum erläuternden Bericht sind wir der Auffassung, dass sich auch der administrative Aufwand für die Behörden verringert, wenn sie einen Ansprechpartner und eine Emissionsgemeinschaft prüfen. Durch die Emissionsgemeinschaft können Mittel für Investitionen bereitgestellt werden, wo sie am

sinnvollsten sind. Die Zahl 50 scheint willkürlich gewählt und ist weder begründet noch nachvollziehbar.

Antrag: Anpassung von Art. 68a Abs. 2 wie folgt:

Die Zielvereinbarung der Gemeinschaft nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG19 muss alle Standorte der beteiligten Betreiber, ~~jedoch höchstens 50 Standorte~~ umfassen.

3. Grenzwerte für das Massnahmenziel (Art 68)

Der vorgesehene Grenzwert von 1'500 t führt für grössere Emittenten zur Pflicht für das Effizienzziel. Dieser Schritt ist aus Klimaschutzgründen nicht nachvollziehbar, da für die Erwärmung die absoluten Emissionen relevant sind. Somit sollte, wie im bisherigen Regime, ein absolutes Absenktziel präferiert werden. Dies hat in der vergangenen Periode sehr gut funktioniert. Die Industrie hat ihr Absenktziel, wie oben erläutert, erreicht.

Zusätzlich führt ein Effizienzziel zu höherem Aufwand und Ungenauigkeiten. Die Wirkung einer Massnahme wird meist berechnet und plausibilisiert. Es kann jedoch niemals die Genauigkeit der absoluten Änderung von CO₂-Emissionen aus Brennstoffen anhand des Brennstoffverbrauches, wie im bisherigen Vorgehen, erreicht werden.

Da die Möglichkeit des Effizienzzieles an anderer Stelle bereits vorgesehen ist, plädieren wir für eine Wahlfreiheit.

Antrag:

Streichung von Art. 68

Weitere Anmerkungen

Art. 69 Abs. 5 sieht eine angemessene Fristerstreckung durch das BAFU vor. Angesichts der Tatsache, dass die Endfassung der CO₂V erst im Q2 2025 veröffentlicht werden soll, **soll die Fristerstreckung mindestens 12 Monate betragen.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

fenaco Genossenschaft



Stefan Epp
Geschäftsleitung
Leiter Region Zentralschweiz und
Departement Infrastrukturen / Nachhaltigkeit



Christian Streun
Sekretär, Leiter Politik & Wirtschaft

Envoi par mail à
vnl-klima@bafu.admin.ch

Département fédéral de
l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
DETEC
Office fédéral de l'environnement
OFEV
3003 Bern

Monthey, le 17 octobre 2024

Consultation sur l'ordonnance sur le CO₂

Chère Madame, Cher Monsieur,

Nous vous remercions pour l'occasion de pouvoir partager notre prise de position dans le cadre de la procédure de consultation sur l'ordonnance sur le CO₂.

Le développement des réseaux de chauffage à distance représente l'une des mesures essentielles à l'atteinte des objectifs énergétiques et climatiques nationaux. Cependant, ces réseaux lourds en investissements nécessitent un soutien et une visibilité à long-terme, faute de quoi leur pérennité et leur développement futur ne sont pas assurés. En effet, leur rentabilité dans les conditions actuelles est déjà difficile à assurer avec des tarifs compétitifs. Pour votre information, le compte d'exploitation de cette activité est déficitaire sur les trois dernières années civiles (voir rapport de gestion Satom SA : <https://satomsa.ch/telechargements>), nonobstant le fait qu'il s'agit d'un grand réseau alimenté par des rejets de chaleur fatale (88 GWh/an pour 526 immeubles en 2023) et qu'il soit soutenu financièrement par la vente des attestations CO₂ à la fondation KliK.

La réduction du facteur de réduction global proposé dans l'annexe 3a prétérite la viabilité économique des réseaux existants ainsi que le développement des futurs réseaux, favorisant de ce fait l'installation de chauffages individuels moins efficaces. De plus, nous sommes d'avis que cette réduction du facteur d'émissions devrait être l'objectif à atteindre grâce aux mesures promues par l'ordonnance, et non pas un facteur limitant l'effet de ces mesures.

Nous nous permettons d'ajouter que nous planifions un projet de purification de biogaz sur notre site de méthanisation qui opère actuellement une unité de couplage chaleur-force dans le but d'injecter du biométhane dans le réseau gazier et d'en valoriser le CO₂. L'article 113d al.4 concerne directement ce projet et ne prévoit qu'une fraction de la contribution d'encouragement. Nous regrettons que la transformation d'une installation qui présente un potentiel avéré ne soit pas pleinement soutenue. En effet, cette fraction de 15% de la contribution représente un signal qui ne permet pas d'encourager à proprement parler une décision d'investissement.

Pour les raisons susmentionnées, nous soutenons pleinement la prise de position de l'association faitière InfraWatt des réseaux thermiques, concernant les deux éléments ci-dessous :

- *Art. 113d – Förderbeitrag*
- *Anhang 3a*

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à notre contribution, nous vous présentons, Chère Madame, Cher Monsieur, nos salutations les meilleures.



Daniel Baillifard
Directeur général



Michael Janz
Responsable
Finances & Business Partner



Referenz:
Damian Gort
Tel. direkt:
+41 81 734 12 86
E-Mail:
damian.gort@flurmoc.com
Datum:
16. Oktober 2024

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU

Zugestellt per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung (CO₂-Gesetz ab 2025): Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung nimmt die Flumroc AG, als Herstellerin von Dämmplatten für die Wärme-, den Schall- und Brandschutz, wie folgt Stellung:

Art. Art. 41¹¹⁴ Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme

Geltendes Recht:

¹ Ein Betreiber von Anlagen nach Artikel 40 Absatz 1 kann jeweils bis zum 1. Juni beantragen, dass er mit Wirkung ab Beginn des Folgejahres von der Pflicht zur Teilnahme am EHS ausgenommen wird, wenn die Treibhausgasemissionen der Anlagen in den vergangenen drei Jahren weniger als 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr betragen.

Antrag:

~~in den vergangenen drei Jahren weniger als 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr betragen~~

ist zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

¹ Ein Betreiber von Anlagen nach Artikel 40 Absatz 1 kann jeweils bis zum 1. Juni beantragen, dass er mit Wirkung ab Beginn des Folgejahres von der Pflicht zur Teilnahme am EHS ausgenommen wird, wenn er glaubhaft nachweisen kann, die Treibhausgasemissionen der Anlagen durch eine oder mehrere Massnahmen dauerhaft unter 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr zu senken.

Begründung:

Betreiber von Anlagen, die eine Tätigkeit nach Anhang 6 neu aufnehmen wollen, können die Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme am EHS mit sofortiger Wirkung beantragen, wenn sie glaubhaft nachweisen, dass die Treibhausgasemissionen der Anlagen dauerhaft weniger als 25'000 Tonnen CO₂eq pro Jahr betragen werden, (siehe Art. 41¹¹⁴ Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme^{1 bis}).

Durch den Antrag, dass Firmen, welche zur Teilnahme am Emissionshandelssystem verpflichtet sind, und durch eine einschlägige Massnahme ihre CO₂-Emissionen glaubhaft und dauerhaft unter den Schwellenwert von 25'000t CO₂ senken, per sofort austreten dürfen, wird einer Ungleichbehandlung zwischen Betreiber von bestehenden und neu aufgenommenen Anlagen entgegengewirkt.

CO₂-Verordnung – Anhang 3⁴⁰¹ Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden**Antrag:**

Anhang 3⁴⁰¹ f. Strom als Brennstoffersatz für Prozesswärme; ausgenommen ist die Verwendung in Wärmepumpen.

ist zu streichen.

Begründung:

Aus Mangel an Alternativen zur Elektrifizierung für die Dekarbonisierung von Hochtemperatur-Prozesswärme soll dieser Absatz gestrichen werden. Die Europäische Union verfolgt die Elektrifizierung von industriellen Prozessen, wie dies zum Beispiel die unlängst veröffentlichte Delegierte Verordnung (EU) 2024/873 DER KOMMISSION vom 30. Januar 2024 zeigt:

(9) Zur Schaffung von Anreizen für die Elektrifizierung industrieller Prozesse, um die Emissionen aus solchen Prozessen erheblich zu verringern, müssen die Vorschriften über die Austauschbarkeit von Brennstoff und Strom abgeschafft werden. Folglich sollten hochgradig oder vollständig elektrifizierte Prozesse, die unter das EU-EHS fallen, ebenso von der kostenlosen Zuteilung profitieren wie Prozesse mit hohen Direktmissionen. Daher sollte die Menge der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für Anlagen, die unter dieselbe Benchmark fallen, unabhängig vom Anteil der direkten und der indirekten Emissionen festgelegt werden.

Anhang 9⁴¹⁸ 4 Besondere Anpassungsfaktoren bei mit Brennstoffen und Strom betriebenen Produktionsprozessen

Antrag:

Kapitel 4 ist gänzlich zu streichen

Begründung:

Das Schweizerische Emissionshandelssystem und das Europäische sind seit dem 01.01.2020 miteinander verknüpft. Das heisst, Faktoren und andere Grundlagen zur Berechnung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten werden eins zu eins übernommen.

Am 30. Januar 2024 hat die Europäische Kommission folgendes Dokument veröffentlicht:

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2024/873 DER KOMMISSION vom 30. Januar 2024 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 im Hinblick auf EU-weite Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten.

(Text von Bedeutung für den EWR)

In dieser Delegierten Verordnung ist in Abschnitt 9 folgender Grund in Erwägung zu ziehen:

(9) Zur Schaffung von Anreizen für die Elektrifizierung industrieller Prozesse, um die Emissionen aus solchen Prozessen erheblich zu verringern, müssen die Vorschriften über die Austauschbarkeit von Brennstoff und Strom abgeschafft werden. Folglich sollten hochgradig oder vollständig elektrifizierte Prozesse, die unter das EU-EHS fallen, ebenso von der kostenlosen Zuteilung profitieren wie Prozesse mit hohen Direktmissionen. Daher sollte die Menge der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für Anlagen, die unter dieselbe Benchmark fallen, unabhängig vom Anteil der direkten und der indirekten Emissionen festgelegt werden.

Diese Anpassung soll vollumfänglich in der CO₂-Verordnung übernommen werden.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und hoffen, dass unsere begründeten Anliegen geprüft und bei der weiteren Bearbeitung der CO₂-Verordnung berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Flumroc AG



Damian Gort
Direktor



Dominic Hofstetter
Umwelt, Energie,
Arbeitssicherheit



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associazion da las Vischnancas Svizras

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
CH-3003 Berne

Par courriel :
vnl-klima@bafu.admin.ch

Berne, le 17 octobre 2024

Dispositions d'exécution de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024 Prise de position de l'Association des Communes Suisses (ACS)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Dans votre courrier du 26 juin 2024, vous nous avez soumis l'objet cité en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Remarques générales

La loi sur le CO2, adoptée par le Parlement le 15 mars 2024, donne le cadre de mise en œuvre des engagements climatiques que la Suisse a pris au niveau international au travers de l'Accord de Paris. La modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ordonnance sur le CO2), ainsi que d'autres ordonnances liées, fixe les dispositions d'exécution de la loi sur le CO2.

La présente consultation porte également sur l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC). L'ACS renonce toutefois à se prononcer à ce sujet.

L'ACS salue dans l'ensemble le projet de modification de l'ordonnance sur le CO2, qui prévoit plusieurs encouragements pour soutenir la mise en œuvre de mesures permettant de réaliser les objectifs communaux en matière de réduction des émissions de CO2. L'échelon communal est en particulier touché par des adaptations de l'ordonnance dans les domaines du bâtiment, du transport routier et ferroviaire, ainsi que des mesures d'adaptation au changement climatique. L'ACS regrette toutefois qu'aucune disposition n'ait été prévue dans l'ordonnance concernant l'encouragement pour les planifications énergétiques territoriales.

Par ailleurs, au vu des récentes informations données par le Conseil fédéral concernant le plan d'économies de la Confédération, l'ACS s'interroge sur les moyens financiers qui seront effectivement mis à disposition pour la réalisation des mesures prévues par la loi sur le CO2 ainsi que par le présent projet d'ordonnance sur le CO2. À titre d'exemple, l'encouragement pour les trains de nuit serait abandonné. Celui-ci est pourtant prévu dans l'arrêté fédéral du 29 février 2024 sur l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs.

Remarques spécifiques

Registre fédéral des bâtiments et des logements et Programme Bâtiments

S'agissant du Registre fédéral des bâtiments et des logements (RegBL), les cantons sont désormais tenus de prévoir une obligation pour les autorités compétentes d'y **déclarer tout remplacement d'une installation de production de chaleur**. Cette pratique, déjà en cours dans un certain nombre de cantons et de communes, permet d'avoir une vue d'ensemble sur la réalisation des objectifs climatiques en matière de production de chaleur durable. L'art. 16a du projet d'ordonnance sur le CO2 précise les informations qui doivent être renseignées dans le RegBL. L'ACS salue le fait que les informations contenues dans le Certificat énergétique cantonal des bâtiments (CECB) puissent être transférées directement dans le RegBL. L'ACS demande toutefois une modification de l'art. 16a let. d, afin de prévoir non pas la date précise du remplacement de l'installation de production de chaleur, mais uniquement l'année de mise en service. L'année est suffisante pour estimer la durée de vie de l'installation, et cela permet une simplification au niveau administratif.

Art. 16a let. e de l'ordonnance sur le CO2

Les principales informations visées à l'art. 9, al. 3, de la loi sur le CO2 à propos des installations de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude dans les nouveaux bâtiments et de leur remplacement dans les anciens bâtiments sont les suivantes :

[...]

d. année ~~date~~ du remplacement de l'installation de production de chaleur;

En ce qui concerne le Programme Bâtiments, l'art. 104 de l'ordonnance sur le CO2 précise le cadre des **contributions accordées aux cantons pour l'encouragement des mesures de réduction à long terme des émissions de CO2 dans les bâtiments**. L'ACS se félicite du maintien du Programme Bâtiments, qui apporte une contribution importante à la décarbonation dans ce secteur. L'ACS souhaite toutefois faire remarquer qu'il est nécessaire de préciser ce que l'on entend dans la phrase introductive de l'art. 104, al. 1 par « bilan de CO2 des matériaux de construction utilisés ». Une définition claire de ce concept est nécessaire afin de préciser ce qui est concerné dans le cadre des contributions globales.

Encouragement pour la géothermie indirecte

L'ACS salue l'art. 112 al. 2 de l'ordonnance sur le CO2, qui prévoit désormais une contribution pour la mise en valeur des **ressources hydrothermales utilisées indirectement**. Cela permet de valoriser autant que possible les ressources hydrothermales dans le cas où une utilisation directe n'est pas possible pour des raisons techniques, et donc de contribuer aux objectifs de décarbonation de l'approvisionnement en chaleur.

Encouragement de la planification énergétique territoriale

La loi sur le CO2 du 15 mars 2024 prévoit la possibilité pour la Confédération d'**encourager les planifications énergétiques territoriales communales et supracommunales**, ce que l'ACS a soutenu lors de la consultation et des débats parlementaires. Les communes sont confrontées à de nombreux défis en matière d'aménagement du territoire et d'approvisionnement en énergie. Il est donc nécessaire qu'elles puissent s'appuyer dès à présent sur des stratégies coordonnées en matière énergétique et territoriale afin d'atteindre rapidement et efficacement leurs objectifs de réduction des émissions de CO2. L'ACS regrette qu'aucune disposition ne soit prévue dans l'ordonnance sur le CO2 concernant l'encouragement des planifications énergétiques territoriales dans les

communes. Elle demande que **cet encouragement soit explicitement intégré** dans l'ordonnance sur le CO2, conformément à ce qui a été prévu dans la loi sur le CO2.

Encouragement pour l'électrification des transports publics et pour le transport ferroviaire transfrontalier

L'ACS salue les nouvelles possibilités **d'encouragement pour les technologies de propulsion électrique dans le domaine des transports publics**, prévues dans la section 3 de l'ordonnance sur le CO2. Il est important que toutes les communes, indépendamment de leur participation ou non à un programme d'agglomération, puissent disposer de soutien financier en matière de décarbonisation dans le domaine des transports publics. Ces mesures d'encouragement devraient permettre de pallier en partie aux effets financiers de **l'abrogation du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales** pour les entreprises de transport concessionnaires prévu par la loi sur le CO2 du 15 mars 2024.

Par ailleurs, l'ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs fait aussi l'objet d'une modification, afin de prévoir les conditions **d'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs**. L'art. 58a règle le soutien financier accordé par la Confédération dans ce domaine, en prévoyant des contributions à fonds perdu. L'ACS salue cette disposition, qui favorise le développement d'une mobilité internationale durable. L'art. 58b fixe les priorités en matière d'encouragement pour le transport ferroviaire transfrontalier ; les contributions iront en premier lieu aux nouvelles offres de train de nuit à l'année (al. 1). Si des moyens financiers supplémentaires sont disponibles, ceux-ci seront utilisés notamment pour la promotion de nouvelles lignes transfrontalières, l'amélioration des offres existantes et les investissements dans le transport transfrontalier de voyageurs (al. 2).

L'ACS est favorable à l'ensemble de ces dispositions. Elle relève toutefois l'importance de **développer et d'améliorer également en priorité les lignes destinées au transport transfrontalier de voyageurs pendulaires**, qui ont toute leur importance pour la promotion économique des régions transfrontalières. Cela pourrait aussi permettre de réduire significativement le nombre de trajets effectués en transport individuel motorisé par les travailleurs transfrontaliers dans les régions concernées. En outre, et comme le souligne le rapport explicatif, il est urgent d'investir dans le **domaine de la vente de billets internationaux**, afin de faciliter et d'encourager le recours aux transports publics.

Adaptation au changement climatique

La présente modification de l'ordonnance sur le CO2 intègre des **aides financières pour des mesures d'adaptation visant à éviter les dommages causés aux personnes ou aux biens** en raison de la hausse de la concentration de gaz à effet de serre. L'art. 127a de l'ordonnance sur le CO2 prévoit que des contributions soient octroyées par la Confédération pour la planification, l'élaboration et la mise en œuvre de mesures contribuant à la prévention des dommages causés par les changements climatiques. L'ACS salue explicitement cette disposition, qui permettra **d'aider les communes à améliorer leur capacité d'adaptation et leur résilience face aux effets du changement climatique**. L'ACS demande toutefois que l'art. 127a al. 2, let. c soit adapté pour intégrer les problématiques des précipitations extrêmes et des glissements de terrain, notamment au vu des événements survenus ces dernières années dans différentes régions suisses :

Art. 127a al. 2, let. c de l'ordonnance sur le CO2

« Sont encouragées en particulier les mesures d'adaptation qui contribuent à éviter :
[...]

c. les dommages aux personnes et aux biens dus aux précipitations extrêmes et à leurs conséquences, telles que les crues plus fréquentes et plus intenses, le ruissellement de surface en hausse et les glissements de terrain ;
[...]

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président

La directrice



Mathias Zopfi
Conseiller aux États

Claudia Kratochvil

Copie à : UVS, SAB, DTAP, EnDK

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU

Per Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 17.10.2024

Stellungnahmen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Verordnung zum CO₂-Gesetz für die Zeit bis 2030. Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit einem Fokus auf Klima- und Energiepolitik setzt sich swisscleantech für eine klimataugliche Wirtschaft ein. Obige Verordnung ist ein wichtiger Eckpfeiler für die Erreichung der Netto-Null-Ziele und wird darum im Grundsatz begrüsst.

Weltweit werden in den letzten Jahren und insbesondere im Jahr 2024 Wetterextreme aufgrund des Klimawandels festgestellt. Die Kosten für die Behebung von Klimaschäden steigen und es ist davon auszugehen, dass bei einer ungenügend schnellen Reduktion der CO₂-Emissionen die Schadenskosten weiter dramatisch ansteigen werden. Tiefgreifende Massnahmen sind deshalb notwendig. Es ist klar, dass die vorliegende Verordnungsumsetzung nicht über den Geltungsbereich des verabschiedeten CO₂-Gesetz nach 2024 hinausgehen kann. Der vorliegende Vorschlag zur Anpassung der CO₂-Verordnung des Bundesrates schöpft jedoch nicht einmal den vorhandenen Spielraum des CO₂-Gesetzes aus. Dies entspricht in keiner Weise den Herausforderungen, die sich uns im Kampf gegen den Klimawandel stellen. Darum fordert swisscleantech diverse Anpassungen, die nachfolgenden aufgelistet werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Gregory Germann
Mobilität



Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer

Änderungsvorschläge zu einzelnen Artikeln

Art. 2a: Erhöhung des Inlandanteils

Das CO₂-Gesetz gibt dem Bundesrat die Möglichkeit festzulegen, welcher Anteil der Emissionsreduktionen im Inland erfolgen soll. Der Bundesrat schlägt nun in der vorliegenden Verordnung vor, dass die Emissionen nur zu zwei Drittel in der Schweiz erfolgen sollen. Der Einkauf eines weiteren Drittels im Ausland ist in der Langfristperspektive weder wirtschaftlich interessant, noch wird sie der Dringlichkeit im Kampf gegen die Klimakrise gerecht. Der Inlandanteil soll mindestens drei Viertel betragen.

Art. 2a

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu ~~zwei Dritteln~~ drei Vierteln mit Massnahmen in der Schweiz.

Art. 3: Ambitioniertere und realistische Richtwerte für Sektoren

Wir begrüssen, dass der Bundesrat die Sektorziele etwas ambitionierter setzt als das Globalziel, müssen jedoch festhalten, dass das vorgeschlagene Ziel nicht einmal einem linearen Absenkpfad entspricht, der zur Erfüllung des KIG führen würde. Da allgemein anerkannt ist, dass die Zielerreichung in der Tendenz nicht einfacher wird, und in Linie mit der obigen Forderung, beantragen wir die nachfolgende Modifizierung.

Diese Ziele erachten wir als realistisch. Allerdings ist möglich, dass zur Erreichung einzelner dieser Ziele Verschärfungen bei den Massnahmen notwendig sind. Wir empfehlen deshalb Abs 2 nicht zu streichen.

Art. 3

1 In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens ~~50~~ 45 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens ~~75~~ 70 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens ~~65~~-60 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens ~~75~~-70 Prozent.*

2 (bisher) Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art. 4b: Sicherstellung der Qualität von internationalen Bescheinigungen

Wir begrüssen die Grundsatzdeklaration, welche die Verwendung von Bescheinigungen nach Art 6. des Pariser Klimaabkommens grundsätzlich erlaubt und auch Senkenleistungen zulässt. Es ist gleichzeitig zwingend notwendig, dass die Qualität von internationalen Bescheinigungen hoch ist und die Anrechnung an die nationale Buchhaltung des Standortlandes korrekt gemacht wird (Vermeidung der

Doppelbuchung). Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dazu die Voraussetzung, dass es sich um autorisierte Bescheinigungen gem. A6.4ER handelt. Wir empfehlen daher die entsprechende Ergänzung.

Art. 4b

Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder 4 autorisierten Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.

Art. 5: Präzisierung der Anforderungen

Wir begrüssen die Ergänzung in Art. 5 Abs. 1 sehr, da dadurch die Möglichkeit zur Generierung von Bescheinigungen für Senkenleistungen erst geschaffen wird. Die nachfolgende Formulierung in Buchstaben b führt aber zu Unklarheiten, weil das Businessmodell für CDR-Projekte (Carbon Dioxide Reduction; erzeugen Senkenleistungen, die bescheinigt werden können) sich von Emissionsreduktionen unterscheidet. Daher soll Abs. 1 präzisiert werden.

Grundsätzlich sind CDR-Projekte wirtschaftliche Unterfangen, die ausschliesslich durch den Verkauf von Zertifikaten wirtschaftlich werden. Sie sind deshalb ohne den Verkauf grundsätzlich unwirtschaftlich. Damit wäre Abs. 1 Bst. b erfüllt.

Viele Projekte erwirtschaften aber heute bereits die notwendigen Erträge durch den Verkauf von Zertifikaten auf dem freiwilligen Markt. Der bestehende Artikel der Verordnung könnte so interpretiert werden, dass sie auf dem freiwilligen Markt wirtschaftlich sind. In diesem Fall könnten für diese Anlagen keine Bescheinigungen ausgestellt werden. Streng ausgelegt könnten sich so nur neue Anlagen, die noch keine Zertifikate verkaufen, um Bescheinigungen bewerben. Das entspricht aber bestimmt nicht dem Willen des Gesetzgebers. Vielmehr hat er ein Interesse, den Markt für CDR zu stimulieren. Das gelingt am besten, wenn freiwillige Zertifikate und Bescheinigungen koexistieren. Um hier Klarheit zu schaffen, empfehlen wir eine klärende Ergänzung.

Damit wird der Situation Rechnung getragen, dass ein Projekt sowohl Zertifikate auf dem freiwilligen Markt verkaufen als auch Bescheinigungen generieren kann. Die Wirtschaftlichkeit entsteht durch den Verkauf der Zertifikate bzw. der Bescheinigungen, während gleichzeitig die konkrete, gemessene Entfernungsleistung nicht wirtschaftlich sein soll. Unserer Meinung nach kann diese Formulierung auch auf Emissionsverminderungen angewendet werden, ohne dass die Additionalität infrage gestellt ist.

Im erläuternden Bericht wird zudem erwähnt, dass plausibilisierte Modelle ebenfalls zur Bestimmung von Senkenleistungen und Emissionsverminderung beigezogen werden können. Wir sind der Meinung, dass es sinnvoll ist, dies entsprechend in Abs. 1 Bst. c zu erwähnen.

Art. 5

1 Für Projekte und Programme ~~werden Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland ausgestellt~~ für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im In- und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

- b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:
 - 1. ohne den Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen **die durch die Bescheinigung bestätigte Leistung** nicht wirtschaftlich wären.
- c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen
 - 1. nachweisbar und quantifizierbar sind und mittels Messungen bestätigt werden oder einem mittels Messungen plausibilisierten, wissenschaftlichen Modell folgen.

Dazu weisen wir darauf hin, dass eine Permanenz von 30 Jahren für die Speicherung von CO₂ eine ungenügende Anforderung ist. CO₂ bleibt über mehrere hundert Jahre in der Atmosphäre; eine erneute Emission nach 30 Jahren führt nur zu einer leichten Verzögerung der Emissionen. Wir empfehlen daher, eine Permanenz von mindestens 80 Jahren zu fordern. In diesem Fall ist gemäss den SIA-Normen auch der Holzbau für die Zertifizierung zugelassen, während Produkte mit kürzerer Permanenz wie zum Beispiel Möbel ausgeschlossen werden können. Nichtsdestotrotz muss sichergestellt werden, dass beim Abbruch eines Holzbaus das darin gespeicherte CO₂ korrekt verbucht wird. Geschieht die Entsorgung des Gebäudes in der Form einer Verbrennung in der KVA, muss sichergestellt werden, dass die Abscheidung dieses CO₂ nicht ein zweites Mal als CDR-Zertifikat festgehalten wird.

Art. 5

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens ~~30~~ 80 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird. ...

Generell sollte in der Revision der Verordnung in Zusammenhang mit dem CO₂-Gesetz für die Phase 2030 – 2040 eine gesonderte Behandlung von Bescheinigungen für Senkenleistungen und Emissionsminderungen eingeführt werden, da die Businessmodelle sich stark unterscheiden.

Art. 5a: Definition von Technologie weiter fassen und länderübergreifende Projekte

Wir befürchten, dass der Ausdruck «Technologie» zu knapp gefasst werden könnte. Wird der Begriff zu eng gefasst, können Synergien zwischen Technologien wie beispielsweise Elektromobilität und Solarenergieproduktion nicht voll zum Tragen kommen. Wir empfehlen daher eine weiter gefasste Definition. Ausserdem sollten ähnliche Technologien im gleichen Gesuch abgehandelt werden können, beispielsweise Luft-Wasser und Erdsonden Wärmepumpen.

Des Weiteren führt gerade für kleinere Länder die Einschränkung auf Programme innerhalb eines Landes zu unverhältnismässigem Aufwand. Mit Art. 6.4 nach dem Pariser Klimaabkommen wird aber Gewähr geboten, dass die Qualität gegeben ist. Es bietet sich deshalb an, einen neuen Bst. f zu definieren:

Art. 5a

1 Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden,

- a.
- b. in der Programmbeschreibung ~~eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen~~ eine Gruppe von eng verwandten Technologien und/oder eine synergistische Abfolge von Technologien festgelegt wird, die in allen Projekten zu Anwendung kommt;
- c. ...
- d. ...
- e. ...
- f. (neu) wenn in mehreren Ländern durch identische Projekte autorisierte Emissionsreduktionen nach Art. 6.4 Pariser Klima Abkommen erzeugt werden.

Art. 11b: Internationale Bescheinigungen nach A6.4ER 4 des Übereinkommens von Paris

Genau wie in Art. 4b muss auch hier präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Art. 11b

1 ...

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

- b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde (autorisierte A6.4ER).

Art. 14a: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Bei der Angabe der Emissionen der Flugangebote benötigt eine internationale Vergleichbarkeit. Eine Einführung eines eigenen Standards oder Rechners in der Schweiz wäre in Anbetracht des sehr internationalen Flugverkehrs nicht verhältnismässig und würde neue Ungleichheiten schaffen. Dies soll in Abs. 3 und 4 präzisiert werden. Um die Transparenz zu erhöhen und Fluggästen sowie Unternehmen eine bessere Entscheidungsgrundlage zu bieten, sind die CO₂-Angaben pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. Dabei sollen ebenfalls internationale Standards berücksichtigt werden.

Art. 14a

3 Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und international etablierten Standards.

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird. Dieser Rechner muss auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie international etablierten Standards gemäss Absatz 3 basieren.

6 (neu) Die CO₂-Wirkung pro Buchungsklasse ist gemäss international etablierten Standards auszuweisen.

Art. 26 ff: Verminderung durch Ökoinnovationen

Der 4. Abschnitt zur Berücksichtigung von CO₂-Verminderungen sowie Erleichterungen (Artikel 26 ff.) enthält Bestimmungen zur anrechenbaren Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Ökoinnovationen, Erd- und Biogas sowie erneuerbare synthetische Treibstoffe. Leider wurden dabei die erneuerbare biogene flüssigen Treibstoffe ausser Acht gelassen. Biogene Treibstoffe, die auf Rohstoffen basieren, die nicht in Konkurrenz zu menschlichen Bedürfnissen stehen, kommen derzeit vermehrt zum Einsatz und können die CO₂-Emissionen um bis zu 80% reduzieren. Es wäre falsch sie im Vergleich zu Biogas oder anderen erneuerbaren Treibstoffen regulatorisch anders zu behandeln. Darum fordern wir den Bundesrat auf, erneuerbare biogene Treibstoffe ebenfalls an die CO₂-Verminderungen anzurechnen und die entsprechenden regulatorischen Anpassungen in Art. 26 ff zu überarbeiten.

Art. 26c: Keine Doppelanrechnung von CO₂-Reduktionen

Während es erfreulich ist, dass bei Personenwagen keine Erleichterungen vorgesehen sind, ist nicht klar, wieso sie für leichte Nutzfahrzeuge und schwere Fahrzeuge neu gelten sollen. Die Gründe, die gegen Erleichterungen bei Personenwagen sprechen, lassen sich grösstenteils übertragen: Ein hoher Anteil an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen spiegelt sich bereits in einem tiefen Flottendurchschnitt wider; eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd. Dazu gibt es in der Schweiz bereits Erleichterungen, die über die EU-Regelung hinaus gehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Hinzu kommt die künftige Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen, welche die EU nicht kennt. Laut Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle war eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge («Supercredits») mit ein Grund dafür, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Zudem führen falsche Werte für Plug-in-Hybride seit Jahren dazu, dass Flotten eine zusätzliche Erleichterung erhalten haben. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert.¹ Zu einem ähnlichen Schluss kam auch die ICCT.² Somit

¹First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/first-commission-report-real-world-co2-emissions-cars-and-vans-using-data-board-fuel-consumption-2024-03-18_en

² Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions <https://theicct.org/publication/real-world-phev-use-jun22/>

wird die Berechnung der Flottenziele bereits durch Plug-in-Hybride entlastet, solange die effektiven Emissionen nicht mittels OBFCM-Verbrauchsdaten («on board fuel consumption monitoring») bestimmt und in die Berechnungen miteinbezogen werden.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gab es ausserdem in den letzten Jahren grosse Sprünge in der technologischen Entwicklung. Quasi alle namhaften Hersteller bieten heute rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge an, sodass der Markt schon deutlich fortgeschrittener ist als zu der Zeit, als Erleichterungen für Personenwagen eingeführt wurden. Hinzu kommt die Ungleichbehandlung von leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen bei der LSVA, die dazu führt, dass der Einsatz von leichten Nutzfahrzeugen attraktiver wird und die Anzahl der Fahrzeuge steigt.

Bei den schweren Fahrzeugen hat die EU bei den CO₂-Grenzwerten seit der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz in der Schweiz verschärfte Reduktionsziele verabschiedet. Damit hat die EU neu ein Ziel von -45% bis 2030, während jenes der Schweiz bei -30% liegt. Diese inzwischen vergleichsweise schwachen Flottenziele mit zusätzlichen Erleichterungen abzuschwächen, setzt falsche Anreize. Die vorgesehenen Erleichterungen sind dementsprechend zu streichen.

Art. 26c

streichen

Art. 29 & Anhang 5: Sanktionsbeiträge an Schweizer Kaufkraft ausrichten

Der Bericht von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle legt dar, dass eine identische Höhe der Sanktionsbeiträge im Vergleich zur EU aufgrund der hohen Schweizer Kaufkraft dazu führt, dass Importeure die Sanktionen heute relativ problemlos auf die Kunden abwälzen können und die Nachfrage nicht geschwächt wird. Auch wenn die Höhe der Sanktionsbeiträge, wie vom Bericht korrekt anerkannt, nur eine von vielen Variablen in einem komplexen Sanktionssystem ist, sind im Hinblick auf die ambitionierten Reduktionsziele im Verkehr diverse Hebel zu tätigen. Dies umso mehr, so lange Massnahmen zur Schaffung von Anreizen zum Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge, wie im europäischen Ausland der Fall, vonseiten der Kantone auf sich warten lassen – wie im Bericht ebenfalls dokumentiert. Die Höhe der Sanktionsbeiträge soll daher die Schweizer Kaufkraft mitberücksichtigen und in Anhang 5 für das Referenzjahr 2024 auf 130 Franken angehoben werden.

Art. 29

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft.

Anhang 5, Ziff. 3

...

f. für das Referenzjahr 2024 130 Franken.

Art. 66 & 66a: CO₂-Entfernung und CCS stärken

Wir begrüßen, dass mit der neuen Verordnung auch die Verminderung durch dauerhafte Senken als Massnahmen anerkannt sind. Solange die Kosten dieser Technologien noch sehr hoch sind, ergibt dies einen willkommenen Anreiz für die Technologienentwicklung. Sollte sich abzeichnen, dass die Kosten schnell sinken, müsste diese Äquivalenz wieder überdacht werden.

Art. 66a: Absenkpfad für Verminderungsverpflichtungen

Um das Emissionsziel gemäss dem oben vorgeschlagenen Inlandanteil erreichen zu können, sollten Verminderungen in der Höhe von 3.5 % pro Jahr eingefordert werden.

Art. 66a

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens ~~2,5~~ 3,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

Art. 67: Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel stärken

Art. 67 verpflichtet Firmen mit Emissionen bis 500 Tonnen CO₂ eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel einzugehen. Bei Firmen mit wenigen, sehr spezifischen Quellen von CO₂ ist dieses Vorgehen jedoch nicht zielführend. Wir schlagen daher vor, die Schwelle auf 100 Tonnen zu senken. In jedem Fall ist es wichtig, in begründeten Fällen auch bei tieferen Emissionen vereinzelt individuelle Massnahmen zuzulassen. Deshalb empfehlen wir die folgende Anpassung:

Art. 67

Eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel können die folgenden Betreiber von Anlagen eingehen:

- a. Betreiber, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von mindestens ~~500-100~~ Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben. Begründete Anträge mit tieferen Jahresemissionen sind möglich; oder*

Art. 72a: Inhalt von Dekarbonisierungsplänen

Dekarbonisierungspläne von Firmen sind für die Periode 2030 nach wie vor freiwillige Massnahmen. Sie kommen jedoch zum Einsatz, wenn eine Förderung nach KIG beantragt wird. Es ist deshalb selbstverständlich, dass die Dekarbonisierungspläne ambitioniert sein müssen, um akzeptiert zu werden.

Der Absenkpfad für den Sektor Industrie umfasst sowohl Branchen, die sehr schnell dekarbonisieren können wie auch andere Branchen, bei denen die Dekarbonisierung deutlich schwieriger ist – z.B. die Zementbranche und Kehrrechtverbrennungsanlagen. Wir empfehlen, dass für die Branchen Richtlinien erarbeitet werden, die sich am

technisch Möglichen und wirtschaftlich Tragbaren orientieren, jedoch die Dekarbonisierung ambitioniert vorantreiben.

Art. 72a

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

- e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgas Emissionen bis 2040. Der Absenkpfad muss sich am ~~Netto-Null-Ziel nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~ technisch Möglichen und wirtschaftlich Tragbaren orientieren. Der Bund erarbeitet Richtlinien zusammen mit den Branchen.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass die verschiedenen Instrumente wie Dekarbonisierungsplan, Verminderungsverpflichtung und Grossverbraucherartikel möglichst harmonisiert sein sollten. Andernfalls entsteht grosser, unnötiger Aufwand für die Firmen.

Art. 89: Ziele mit höheren Kompensationssätzen erreichen

Ohne einen höheren Inlandanteil der Kompensation ist das Erreichen des Inlandziels gemäss Art. 2 praktisch unmöglich. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zuhanden der Kommissionen vom August 2023 («Wirkungsgefüge CO₂-Gesetz») hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. In der Zwischenzeit gab es keine neue Grundlage, sodass die Erkenntnisse immer noch aktuell sind.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls von 2025 bis 2030 durchschnittlich 35% der neu zugelassenen Fahrzeuge Elektroautos mit Batteriebetrieb sind, führen diese jährlich zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO_{2eq} der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Die verbleibenden 20 Mio.t sind folglich Auslandskompensation aus der Kompensation von Treibstoffen. Der Bund müsste deshalb Kompensationen im Umfang von 20 bis 30 Mio.t zusätzlich beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Vor dem Hintergrund der aktuellen Sparpläne des Bundes ist es unabdinglich, dass sich dieses System selbst trägt und nicht mit zusätzlichen Bundesgeldern finanziert werden muss.

Die unten geforderten Kompensationssätze führen zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit realistisch, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Zudem wird das gesetzliche Maximum dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jene für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den

Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsument*innen weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann beispielsweise nach drei Jahren in Bezug auf verfügbare Kompensationsprojekten und deren Kosten überprüft werden.

Art. 89

1 ...

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~12~~ 20 Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~25~~ 35 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: ~~30~~ 50 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: ~~35~~ 65 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: ~~40~~ 80 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: ~~45~~ 85 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: ~~50~~ 90 Prozent.

Art. 92a: Ausweitung des örtlichen Geltungsbereichs

Dem erläuternden Bericht kann entnommen werden, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I «eine zeitnahe Harmonisierung» der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt, wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat.

Um Umgehungsverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten, also allermindestens auch für Bern-Belp, St. Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Dafür benötigt es eine Anpassung von Art. 92a (siehe unten). Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll die Beimischung über book-and-claim etabliert werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung durch Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Art. 92a.

Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt ~~auf den Landesflughäfen Zürich und Genf~~ für planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird

die Schweiz aufgrund der vielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus Motiven rund um die Klimapolitik und die Wertschöpfung ist es im Interesse der Schweiz, höhere Beimischungsanteile zu erlassen – insbesondere falls es in Europa weiterhin zu keiner materiellen Harmonisierung der Beimischquoten kommt. So gilt in Deutschland eine Beimischquote, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht.

Zudem erscheint der Wortlaut zweideutig und unklar, da er nationale Flughäfen dazu verpflichtet, „emissionsarme, erneuerbare und synthetische erneuerbare Flugkraftstoffe bereitzustellen und zu mischen“. Es fehlen jedoch Einzelheiten darüber, was dies tatsächlich bedeutet und in welchem Verhältnis die Flugkraftstoffe gemischt werden. Das revidierte CO₂-Gesetz schreibt Flugzeugbetreibern und Anbietern von Flugkraftstoffen vor, erneuerbare Kraftstoffe zu mischen. Auch wenn an Flughäfen künftig die genannten Treibstoffe verfügbar sein sollen, so bleibt die Mischung Sache der Ölgesellschaften und die Betankung bei den Fluggesellschaften mit den zuständigen Bodenabfertigungsunternehmen. **Der Bundesrat wird darum aufgefordert, die CO₂-Verordnung hinsichtlich der Bedingungen des gesamten Beimischungsprozess zu präzisieren.**

Art. 92b: 24-monatige Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Das jährliche Reporting der Emissionen im ETS wird bis zum 31. März des darauffolgenden Jahres eingereicht. Es macht Sinn, dass auch der Herkunftsnachweis mindestens bis zu diesem Datum oder gar darüber hinaus gültig sein sollte, damit einerseits ein allfälliges Reporting der Herkunftsnachweise im Gleichschritt getätigt werden kann und die Herkunftsnachweise bis zur Freigabe der Behörden gültig sind.

Art. 92b

Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während ~~XX~~ 24 Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.

Art. 92d: Schlanke Verfahren beim Import von Biogas (I)

Der Import von Biogas wird eine wichtige Rolle für die Dekarbonisierung von schwer reduzierbaren Emissionen in der Wirtschaft spielen. Die Beschaffung muss über eine Vielzahl von verschiedenen Projekten geschehen. Es scheint nicht praktikabel, dass vom Partnerstaat zu jedem einzelnen Projekt eine Bestätigung eingeholt werden muss. Das Gesetz (Art. 15 Abs. 3) verlangt lediglich den Nachweis, dass die Anrechnung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ausschliesslich in der Schweiz erfolgt. Dies sollte im Grundsatz in der Form eines Staatsvertrages geregelt werden

Art. 92d

~~3~~ *Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen. Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen. Zusätzlich ist dem Gesuch zu jeder Anlage der Prüfbericht einer vom BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen.*

Art. 92e: Konzentration auf wesentliche Aufgaben in der Beschaffung von Biogas

Entscheidend für die Rechtmässigkeit einer Beschaffung ist die gültige Abrechnung im Rahmen des Staatsvertrags und der nationalen Buchhaltungen der beiden Länder. Sollte ein Land aus anderen Gründen, beispielsweise der optimalen Abfallentsorgung wegen, Biogasanlagen fördern, ist dies dem Herkunftsland zu überlassen. Wir empfehlen daher folgende Streichung:

Art. 94e

4 Der ökologische Mehrwert der Verminderungsleistung ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten. ~~Wurde der ökologische Mehrwert bereits vergütet, so werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt.~~

Art. 92f: Schlanke Verfahren beim Import von Biogas (II)

Sobald zwischen der Schweiz und dem Herkunftsland ein Staatsvertrag besteht, muss der Handel effizient gestaltet werden. Benötigt wird ein HKN-Register, damit virtuelle Importe möglich werden. Deshalb soll Art. 92f wie folgt ergänzt werden.

Art. 92f

1 EHS-Teilnehmer oder Betreiber mit Verminderungsverpflichtung, die sich die Verminderungsleistung von leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas anrechnen lassen wollen, müssen nachweisen, dass:

- c. Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.*

Art. 113c & Art. 113d: Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase breiter fassen

Die Förderung von Anlagen, die Biomethan produzieren, wird auch in den kommenden Jahren im Vordergrund stehen müssen. Trotzdem sollte sich die Förderung in Richtung Technologieoffenheit weiterentwickeln.

Wir empfehlen deshalb, Art. 113c und Art. 113d komplett zu überarbeiten und anstelle einer Investitionsförderung ein analoges System wie die gleitende Marktprämie aufzubauen. Da erneuerbares Methan gut gespeichert werden kann, eignet sich ein solcher Mechanismus hervorragend, um die Produktion von erneuerbarem Methan technologieoffen voranzubringen.

Art. 127h: Förderung von Massnahmen zur Verminderung der THG im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischpflicht handelt, ist dies in dieser Frühphase durchaus sinnvoll. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen wahrscheinlich höher, da hier noch nationale und internationale Anreize und Regeln

fehlen. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er heute mindestens zwei Drittel der gesamten Klimawirkung des Flugverkehrs ausmacht.

Art. 127h

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; ~~oder~~*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs; ~~oder~~*
- d. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Minimierung der Klimawirkung von CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen.*

Art. 128: Schulung zum Klimaschutz auch in der Grundausbildung

Wir sind überzeugt, dass es notwendig ist, bereits in der Grundausbildung in das Wissen zugunsten des Klimaschutzes zu investieren. Es erschliesst sich uns deshalb nicht, warum das BAFU hier keine Aufgabe haben soll. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Art. 128

*1 Das BAFU fördert die **Grund-**, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes*

Art. 129d: Förderung auch nicht vollständig abgeschriebener Fahrzeuge

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Art. 129d

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

Anhang 2a: Verwendung von Pflanzenkohle

Wir bedauern, dass der Bund in Anhang 2a Ziff. 1 Bst. m vorsieht, keine internationalen Projekte mit Pflanzenkohle zu akzeptieren. Stand unseres Wissens deckt sich dies auch nicht mit der wissenschaftlichen Diskussion. Wir verstehen die Befürchtungen bezüglich der Qualität von Pflanzenkohle, sind jedoch überzeugt, dass es mit

geeignetem Monitoring durchaus möglich ist, Pflanzenkohle in guter Qualität auch im Ausland einzusetzen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich dabei um das wohl günstigste Potenzial für CO₂-Entfernung handelt, ist dieser Ausschluss aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht nachvollziehbar. Entscheidend ist vielmehr, dass geeignete Qualitätskriterien eingehalten werden.

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

m. den Einsatz von Pflanzenkohle; in der Landwirtschaft ohne Einhaltung von Kriterien, die zu den inländischen Kriterien äquivalent sind. Ausgenommen ist die Verwendung in Baumaterialien, sofern eine nachhaltige Produktion der Pflanzenkohle sowie eine ökologisch verträgliche Behandlung von Bauabfällen sicherstellt ist.

Änderung anderer Erlasse

Art. 58a (ARPV): Finanzielle Förderung ausweiten

Der Wille des Gesetzgebers bei der Verabschiedung der Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs war relativ klar: Es sollen klimafreundliche Alternativen zum Flugverkehr gefördert werden. Während in Bezug auf die Verlagerung von vor allem Kurzstreckenflügen die Schiene ein zweifellos hohes Potenzial hat, gibt es auch weitere, teils neue Angebote, die einen wichtigen Beitrag leisten können. So werden in naher Zukunft neue Nachtreisebusse³ zwischen der Schweiz und europäischen Grossstädten unterwegs sein, die dank erneuerbaren Treibstoffen eine klimafreundliche Alternative zu Kurzstreckenflügen bieten können. Die Förderung sollte also technologieoffener ausgerichtet werden, sodass weitere Angebote gemäss den festgelegten Kriterien beurteilt werden und für eine allfällige Förderung infrage kommen. Die Förderung von nachhaltigem Flugverkehr soll dabei in diesem Artikel ausgeschlossen sein.

Art. 58a

Der Bund fördert den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr ~~auf der Schiene~~ gestützt auf Artikel 37a des CO₂-Gesetzes im Rahmen der bewilligten Kredite durch A-Fonds-perdu-Beiträge an den Betrieb oder an Investitionen.

Art. 58b (ARPV): Flexiblere Prioritäten bei der Förderung

In erster Linie muss sichergestellt werden, dass Förderung tatsächlich zustande kommt. Die Förderung der internationalen Verbindungen wird gemäss verabschiedetem CO₂-Gesetz durch die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge finanziert. Die angedrohte Streichung dieser Förderungen führt also zu keiner Entlastung des Bundeshaushaltes, sondern nur zu zusätzlichen Mitteln für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr – und dies entspricht nicht dem Willen des Gesetzgebers.

³ [Twiliner, Nachtreisebusse in Europa](#)

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen zu Destinationen des saisonalen Charterflugverkehrs, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene zu Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Hinzu kommt, dass die vorgesehene, zeitlich befristete Förderung nur schlecht kompatibel mit dem Planungshorizont der Bahngesellschaften ist. Das Hindernis des Auslaufens der Finanzierung muss vermieden werden, um eine möglichst langfristige und nachhaltige Planung von neuen und des Ausbaus von bestehenden Angeboten sicherzustellen.

Schliesslich soll der Artikel so abgeändert werden, dass Nachtreisebus-Angebote ebenfalls eine Förderung beantragen können.

Art. 58b

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig-betriebener~~ von Nachtzügen und Nachtreisebussen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

a. ~~neue Angebote saisonal-verkehrender Nachtzüge~~

Art. 58c (ARPV): Überwiegendes Interesse der Schweiz als grundsätzliche Voraussetzungen

Der Ausschluss von Grenzbahnhöfen, deren Verkehr nicht im überwiegenden Interesse der Schweiz liegt, ist grundsätzlich zu begrüssen. Allerdings sollte die Voraussetzung, wonach die Verbindung im überwiegenden Interesse der Schweiz liegen muss, für alle Sachverhalte gelten, nicht nur für Grenzbahnhöfe.

Art. 58c

2 Angebote, die an einem Grenzbahnhof in der Schweiz starten oder enden, werden nur gefördert, wenn sie im überwiegenden Interesse der Schweiz liegen. Es werden nur Angebote gefördert, die im überwiegenden Interesse der Schweiz liegen.

Art. 58d (ARPV): Vorgaben zu Angebotskonzepten schärfen

Weiter sind in Bezug auf die Angebotskonzepte diverse Nachbesserungen notwendig:

Art. 58d

1. Das BAV macht administrative Vorgaben für die Einreichung von Angebotskonzepten und Investitionen und veröffentlicht diese.

2. Die Unternehmen können dem BAV Konzepte für die zu fördernden Angebote und Investitionen einreichen.

3...

4. Liegen für eine Verbindung keine konkurrenzierenden Angebote vor, und ist absehbar, dass die vorhandenen finanziellen Mittel für alle zu erwartende Gesuche ausreichend sind, wird dem Unternehmen die Förderung zugesichert und das Unternehmen kann die nötigen Investitionen tätigen.

Die Verordnung soll zudem mit konkreten Zeitangaben und der Beantwortung folgender Fragen präzisiert werden:

- Können Gesuche nur zu bestimmten Fristen oder auch laufend eingereicht werden?
- Wie ist die zeitliche Abfolge zwischen Angebotskonzepten und Gesuchen?
- Gibt es die Möglichkeit, bereits im Voraus Angebotskonzepte und Investitionsgesuche einzureichen, damit im Jahr 2025 bereits Verbesserungen erreicht werden?
- Wie stehen neue, effizientere Gesuche zu bereits genehmigten Gesuchen? Kann theoretisch ein Gesuch im Jahr 2025 gestellt werden und bis 2030 für jedes Jahr 30 Mio. bewilligt bekommen?

Art. 58e (ARPV): Gesuchstellung für Alternativen auf Strasse öffnen

Hier ist ebenfalls eine Anpassung notwendig, um die Förderung von Nachtreisebussen zu ermöglichen.

Art. 58e

2 Die Gesuche müssen die folgenden Angaben und Unterlagen enthalten:

- d. erwartete Nachfrage, insbesondere die jährlichen Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr sowie Angaben zur erwarteten Verlagerung des Personenverkehrs von der Luft auf die Schiene oder auf die Strasse;*

Von: Carl Ulrich Gminder <carl@go-climate.com>

Gesendet: Donnerstag, 17. Oktober 2024 15:21

An: _BAFU-Vernehmlassung_Klima <vnl-klima@bafu.admin.ch>

Cc: kristin@go-climate.com

Betreff: Stellungnahme CO2-Verordnung

Guten Tag UVEK-Team,

merci vielmals für die Einladung im politischen Entscheidungsprozess mitzuwirken.

Unsere Stellungnahme zur Revision der CO2-Verordnung wie folgt:

- a) Statt Absenkung der Mindestsatzes INLAND zur Treibstoffkompensation auf 12% würden wir eine Erhöhung auf mind. 50% guthessen.
 - Der lang umstrittene politische Wille ist nun, dass ein überwiegender Teil der CO2-Reduktion im Inland passieren soll. Dies sollte auch das Kompensationsinstrument widerspiegeln.
 - Mit den Inlandsprojekten wird die Energiewende und Investitionen in nachhaltige Infrastruktur Schweiz gefördert. Das Fördergeld bleibt im Schweizer Wirtschaftskreislauf.
 - Durch Auslandskompensation fliesst das Fördergeld überwiegend ins Ausland und ist für die Schweizer Wirtschaft verloren. Zudem ist die Gefahr bei Auslandsprojekten höher, dass es Medienkritik gibt wie im letzten Jahr bei freiwilligen Projekten – und damit das an sich rational sinnvolle Instrument der Kompensation in Verruf gerät.

- b) Der neue Absenkpfad für Wärmeverbände nach Anhang 3a ist zu stark. Er entspricht unserer Ansicht nach nicht dem rechtsstaatlichen Verfassungsgrundsatz stabile Verhältnisse (hier für Investitionen) zu gewährleisten.
 - Viele Verbände sind investiv in hohe Vorleistung gegangen und haben in ihren Investitionsrechnungen mit fixen Fördersummen über die Projektlaufzeit gerechnet. Sinken diese nun stark, müssen solche Kostensteigerungen über höhere Preise für Neukunden kompensiert werden.
 - Dies ist kontraproduktiv gegenüber der fossilen Konkurrenz, die nach den 22/23er Spitzen wieder preisgünstig geworden ist. In allen WV, die go-climate betreut, liegen die Zuwachszahlen hinter den Prognosen zurück. Die Gebäudebesitzer brauchen stärkere Anreize. Und auch im Kanton Zürich, wo fossiler Ersatz eigentlich verboten, aber doch erlaubt ist, wenn die erneuerbare Lösung > 5% teurer ist, kommt man eher über diese Schwelle.

- c) Der Absenkpfad für Wärmeverbände nach Anhang 3a entspricht nicht dem Stand der Technik = Lebensdauer fossiler Heizungen. Diese beträgt heute ca. 25+ Jahre, insbesondere Gas-Brennwertkessel.
 - obwohl die Berechnungsformel für z des Emissionsfaktors EF WV nicht transparent gemacht wurde, scheint dieser von einer Lebensdauer von 15 Jahren auszugehen. Dies ist unserer Erfahrung nach zu tief. Die Lebensdauer fossiler Heizungen ist deutlich höher heutzutage. Man kann von mind. 25 Jahren ausgehen.

- d) Insgesamt erscheint die Herabsetzung der CO2-Förderung für erneuerbare Wärmeverbände die fossile Konkurrenz zu unterstützen.
 - Dies ist kontraproduktiv für eine CO2-Reduktion, kontraproduktiv für die Energiewende. Die meisten WV-Anbieter sind lokale oder regionale Energieversorger im öffentlichen

Eigentum, Gemeinden, Korporationen oder Genossenschaften. Also alles keine privatwirtschaftlichen Unternehmen, die auf Maximierung der Rendite aus sind – im Gegensatz zur fossilen Konkurrenz.

FAZIT: das UVEK möge bitte mit Schweizer Steuergeldern auch Schweizer Infrastruktur stärken!

Bitte weniger direkten Geldabfluss ins Ausland und sowie indirekt in die Herkunftsländer fossiler Brennstoffe.

Merci vielmals für eine Berücksichtigung im politischen Entscheidungsprozess.

Freundliche Grüsse, kind regards, cordialement, atentamente, distinti saluti

Dr. Carl Ulrich Gminder
Geschäftsführer/ Berater



Klimaschutz und Nachhaltigkeit: Strategie. Management. Projekt/ Business Development.
Auditing. Consulting.

www.go-climate.com

Die Inhalte dieses Emails sind vertraulich und nur für die Empfänger bestimmt. Falls Sie nicht der geplante Empfänger sind, bitte löschen – danke. Eine Weitergabe an Dritte ist nicht erlaubt ohne meine Zustimmung. Die datenschutzrechtlichen Regelungen der Schweiz/ EU gelten. The content of this email is confidential and is only designated to the receiver. If you are not the planned receiver, please delete – thanks. Forwarding the other parties is only allowed prior to my consent. The data protection regulation of Switzerland / EU applies.



Ihr Ansprechpartner
Telefon
E-Mail

Nafissa Hannesen
+41 26 352 54 86
nafissa.hannesen@h2produzenten.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Stellungnahme des Vereins der H2 Produzenten zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein der H2 Produzenten dankt für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur CO2-Verordnung Stellung nehmen zu können. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr und senden Ihnen in der anberaumten Frist unsere Anliegen in Bezug auf die Anpassung der CO2-Verordnung.

Grüner Wasserstoff ist ein nachhaltiger Energieträger, der durch Energiespeicherung und -umwandlung die Sektoren Strom, Wärme und Verkehr verbindet. **Wasserstoff wird eine zentrale Rolle in der nachhaltigen Energieversorgung von morgen spielen, um fossile Brennstoffe zu ersetzen.** Wasserstoff spielt im europäischen und schweizerischen Energiesystem eine zunehmend grössere Rolle, denn er ist eine der Antworten auf die drängende Frage der Dekarbonisierung der Energieversorgung. Deshalb haben die Europäische Union und die meisten europäischen Staaten in den letzten Jahren Visionen und Strategien rund um das Thema Wasserstoff entwickelt.

Auch in der Schweiz wird Wasserstoff in der Energieversorgung neben der direkten Elektrifizierung von Endanwendungen «eine Rolle einnehmen, um das Netto-Null Ziel bis 2050 zu erreichen» (Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 20.4709 Candinas, 18.12.2020).

Der Verein begrüsst die Festlegung von Reduktionszielen für den Treibhausgas-Ausstoss der verschiedenen Sektoren bis 2030 sowie die Definition von Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen.

Die Unterstützung von Massnahmen durch den Bund soll technologieneutral erfolgen. Die Erreichung der Klimaziele stellt eine grosse Herausforderung für die Unternehmen und Sektoren dar. Die Wahl der Technologie hängt von vielen Faktoren ab wie Initialinvestitionen, Betriebskosten, Verfügbarkeit der Energieträger, Verfügbarkeit von CO2-neutralen Technologien, Effizienz etc.

Aufgrund der spezifischen Bedürfnisse der Sektoren und Unternehmen sollen die Fördermassnahmen nicht mit einer spezifischen Technologie verknüpft werden. **Bei erneuerbaren Gasen sollen die Fördermassnahmen nicht nur für Biomethan, sondern auch für Wasserstoff gelten.**



Begründung:

- 1. Damit alle definierten Ziele gemäss Artikel 3 der CO2-Verordnung erreicht werden können, soll nicht nur Biomethan sondern auch Wasserstoff gefördert werden.**

Mit dem revidierten CO2-Gesetz soll der Treibhausgas-Ausstoss der Schweiz bis 2030 gegenüber dem Wert von 1990 halbiert werden. Die CO2-Verordnung legt die Reduktionsziele für den Treibhausgas-Ausstoss der verschiedenen Sektoren bis 2030 (Art. 3) fest: Gebäude, Industrie, Verkehr und Übrige (u.a. Landwirtschaft). Im Bereich Verkehr, der grösste Verursacher von CO2-Emissionen in der Schweiz, soll der Ausstoss bis 2030 um 25 Prozent gesenkt werden.

Weil alle Sektoren Fördermassnahmen benötigen, um ihre Ziele zu erreichen, sollen auch alle erneuerbaren Gase gefördert werden und nicht nur Biomethan, das hauptsächlich eine Rolle bei der Dekarbonisierung der Sektoren Industrie und Gebäude spielt.

- 2. Eine reine Förderung von Biomethan als erneuerbares Gas widerspricht der Technologieneutralität.**

Die anspruchsvolle Erreichung der Reduktionsziele für den Treibhausgas-Ausstoss der verschiedenen Sektoren muss technologieoffen angegangen werden.

Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors erfordert je nach Endapplikation verschiedene Lösungen, die komplementär sind: direkte Elektrifizierung, Wasserstoff, synthetische Treibstoffe etc. Im Bereich des Verkehrs wird mit einem zeitnahen und kontinuierlichen Hochlauf der Wasserstofftechnologie beispielsweise im Schwerlastverkehr gerechnet.

Auch in der Landwirtschaft (Sektor «Übrige») wo das Gesamtgewicht der Fahrzeuge oder Landmaschinen eine wichtige Rolle spielt, kann der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen mit schweren Akkus technische Grenzen erreichen.

Es wird daher begrüsst, dass Parallelalternativen zur direkten Elektrifizierung wie Wasserstofftechnologien (Brennstoffzellen oder Verbrennungsmotoren) eine Option bleiben.

Die Anwendung von Wasserstoff als erneuerbares Gas soll nicht auf die Einspeisung in das Erdgasnetz beschränkt werden, sondern auch in den anderen Sektoren begünstigt werden (Verkehr, Übrige).

- 3. Eine Förderung von neuen oder erweiterten Anlagen zur Produktion von Wasserstoff als erneuerbares Gas ist wichtig, damit Wasserstoffbusse im Regionalverkehr eingesetzt werden können.**

Im ÖV-Netz der Schweiz verkehren derzeit rund 6'000 Dieselbusse. Aufgrund der gesetzten Klima- und Energieziele sollen diese Busse durch CO2-neutrale Alternativen ersetzt werden, konkret durch Batterie- und Wasserstoffbusse. Eine vom Bundesamt für Verkehr BAV initiierte Auftragsstudie zeigt, dass Wasserstoffbusse im Regionalverkehr, wo längere und gerade in der Schweiz topografisch anspruchsvollere Strecken zu überwinden sind, sinnvoll sind.

Der Verein der H2 Produzenten begrüsst die Förderbeiträge für Busse und Schiffe mit elektrischen oder wasserstoffbasierten Antrieben (Art. 129c).



Damit Busse und Schiffe mit wasserstoffbasierten Antrieben betrieben werden können, **muss der erneuerbare Wasserstoff lokal produziert werden.**

In der Schweiz gibt es erst eine sehr **kleine Anzahl von Anlagen zur Produktion von grünem Wasserstoff**. Diese Anlagen sind nötig, um die Wasserstoffbusse und -schiffe zu versorgen. Damit Wasserstoffbusse im Regionalverkehr (oder Schiffe) eingesetzt werden können, muss die lokale Produktion von grünem Wasserstoff auch unterstützt werden.

Anträge:

1. Revision der CO2-Verordnung

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Art. 113c Förderberechtigung

¹ Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.~~

² Als Neuanlagen gelten:

a. Anlagen, die erstmalig an einem Standort erstellt werden sowie Anlagen, die eine bestehende Anlage umfassend ersetzen;

*b. bestehende Anlagen, die von der Stromproduktion auf die **Produktion von erneuerbarem Gas** umgerüstet werden.*

*³ Als erhebliche Erweiterung einer Anlage gelten bauliche Massnahmen, welche die jährliche **Biomethan Produktion von erneuerbarem Gas** gegenüber dem Durchschnitt der letzten drei vollen Betriebsjahre vor der Inbetriebnahme der Erweiterung um mindestens 25 Prozent steigern.*

2. Fördermittel

Aufgrund der vielseitigen Rolle von Wasserstoff als erneuerbares Gas in den Sektoren Industrie, Verkehr, Übrige soll der vorgesehene Anteil von 5 Mio. Franken an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen von 45 Mio. auf mindestens **10** Millionen erhöht werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für allfällige Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Laurent Ducrest
Vizepräsident ad interim

Dr. Nafissa Hannesen
Geschäftsführerin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Kontakt: Kurt Lanz
Handy: 079 772 33 58
Mail: kurt.lanz@powerloop.ch

per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 17. Oktober 2024

Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns im Namen von POWERLOOP, dem Schweizerischen Fachverband für eine sichere, bezahlbare, nachhaltige und intelligente Energieversorgung der Schweiz, für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geplanten Änderungen der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024.

POWERLOOP vertritt die Wärme-Kraft-Kopplung (WKK), Power-to-Gas (P2G) und weitere System- und Effizienz-Technologien. Wir sind überzeugt, dass diese Technologien einen hohen Wert für das Energiesystem Schweiz haben und dass sie massgeblich zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen und zur Steigerung der Gesamteffizienz beitragen können. Die Wärme-Kraft-Kopplung dient dabei sowohl als Transformations- wie auch als Zukunfts-Technologie, da sie eine Reduktion des Primär-Energiebedarfs bewirkt, eine deutlich höhere Wirkungseffizienz als andere Technologien aufweist (neue Anlagen haben einen Gesamtwirkungsgrad von > 95%) und weil sie heute bereits erneuerbaren Strom liefert, der von aktuell 64% schrittweise und ohne grössere Zusatzinvestitionen auf 100% Erneuerbare bis 2050 erhöht werden kann. Die Anlagen können zudem dezentral eingebunden und beliebig dimensioniert werden.

Effiziente Nutzung erneuerbarer Gase mit moderner WKK

POWERLOOP unterstützt die Klimaziele der Schweiz bis 2050 und möchte einen massgeblichen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele beisteuern. Obwohl bereits ein hoher Anteil der Stromproduktion aus WKK-Anlagen erneuerbar ist (aktuell 64%), soll er weiter, bis zur Erreichung des Netto-Null-Ziels gesteigert werden. Dazu braucht die Branche mehr erneuerbare Gase, sowohl inländisch produzierte wie auch importierte. Während die Ausführungsbestimmungen bessere Anreize für die inländische Produktion von erneuerbaren Gasen schaffen, bleibt der leitungsgebundene Import von erneuerbaren Gasen weiterhin schwierig. Die diesbezüglichen

Bestimmungen sind kompliziert und zu wenig zielführend. Wichtig für die Betreiber von WKK-Anlagen ist nebst dem Bezug von erneuerbaren Gasen auch die Anerkennung der hohen Effizienz und die damit einhergehende Berücksichtigung bei Verminderungsverpflichtungen, sowie den wertvollen Beitrag zur Stabilisierung der Energieversorgung und der zusätzlichen Möglichkeit zur Bereitstellung von Backup- oder Reserve-Leistungen.

Zur besseren Berücksichtigung bei Verminderungsverpflichtungen, zur besseren Nutzung als Reservekapazität und zur besseren Förderung erneuerbarer Gase schlagen wir folgende Anpassungen bei den Ausführungsbestimmungen vor:

Art. 66 Abs. 5 Voraussetzung für das Eingehen einer Verminderungsverpflichtung

Die hier vorgenommene Unterscheidung zwischen wirtschaftlicher und öffentlich-rechtlicher Tätigkeit ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere ist nicht ersichtlich, wieso zwischen einem privaten und einem öffentlichen Betreiber eines Schwimmbades oder einer Kunsteisbahn unterschieden wird. Unklar ist auch die Handhabung bei Anlagen, welche sowohl Wärme wie auch Strom liefern (WKK-Anlagen; Anlagen der Sektorenkopplung). Diese sind in jedem Fall bei Verminderungsverpflichtungen anzurechnen, da solche Anlagen eine höchstmögliche Nutzung von Primärenergie erlauben und schrittweise von fossil auf erneuerbar Brennstoffe umgestellt werden können.

Eine Verminderungsverpflichtung kann eingegangen werden, wenn die Anlagen für eine der folgenden ~~öffentlich-rechtlichen~~ Tätigkeiten verwendet werden: [...]

Art. 66a Abs. 1 Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Die Idee einer Verminderungsverpflichtung ist, dass ein individueller und optimaler Absenkpfad eruiert und fixiert wird. Eine Top-Down-Vorgabe von jährlich 2.5% widerspricht diesem Ziel und macht eine individuelle Vereinbarung faktisch hinfällig. Zudem ginge dadurch die aus wirtschaftlicher Sicht erforderliche Flexibilität verloren.

Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. *eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel);~~ oder*
- b. *eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~*

Art. 72f Nichtberücksichtigung zusätzlicher Treibhausgasemissionen bei Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf

POWERLOOP begrüsst die angestrebte pragmatische Handhabung beim Einsatz von Zweistoffanlagen. Dieselbe Handhabung soll insbesondere auch bei WKK-Anlagen gelten, welche gegen Mangellagen eingesetzt oder als Reserve gemäss der Winterreserveverordnung vom 25. Januar 2023 (WResV) genutzt werden.

Art. 92d-g Anrechenbarkeit von importierten erneuerbaren Gasen an Verminderungsleistungen

POWERLOOP unterstützt die Bestrebungen erneuerbare Gase auch für leitungsgebundene Importe als erneuerbare Energie anzuerkennen. Die angedachte Lösung ist aber zu kompliziert

und weitere Schritte sind erforderlich. POWERLOOP unterstützt diesbezüglich explizit die Forderungen des Verbands der Schweizerischen Gasindustrie (VSG), sowie von Swisspower, der strategischen Allianz von 21 Schweizer Stadtwerken und regionalen Unternehmen der Versorgungswirtschaft.

Art. 98b WKK-Anlagen

Wir danken für die explizite Berücksichtigung der Wärme-Kraft-Kopplung (WKK) und beurteilen die vorgeschlagenen Anpassungen als angemessen.

Art. 113c Förderung von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Die Förderung von erneuerbaren Gasen ist ein zentrales Element der Energiewende und ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Netto-Null-Ziel. Erneuerbare Gase sind auch der Brennstoff der Zukunft für WKK-Anlagen. Wir unterstützen daher die Bestrebungen erneuerbare Gase im vollen und breiten Stil zu fördern. Dazu möchten wir gerne den Fokus im Sinne des Gesetzes auf alle erneuerbaren Gase öffnen und folgende Anpassung beliebt machen:

Art. 113c Abs. 1 Förderberechtigung

Hintergrund dieser Regelung bildet das Ziel Treibhausgas-Emissionen einzusparen. Es ist daher nicht ersichtlich, weshalb die Förderung auf Biomethan beschränkt werden soll. Jede Anlage, welche erneuerbare Gase produziert sollte gleichermassen unter die Förderberechtigung fallen. Eine willkürliche Differenzierung lehnen wir ab und fordern stattdessen eine Ausweitung der Bestimmung im folgenden Sinne:

Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.~~

Im Weiteren unterstützen wir diesbezüglich auch die Forderung des VSG die **Fördermittel auf jährlich 10 Mio. Franken zu erhöhen**. Produktionsanlagen für Biogas sind technologisch voll ausgereift. Die Gasbranche zahlt zudem gegenwärtig hohe Abgaben auf fossilem Gas und der Förderrahmen für erneuerbare Energien umfasst 45 Mio. Franken. Da scheint der Einsatz von 5 Mio. Franken für die Defossilisierung des Gassektors eindeutig zu tief angesetzt.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen jederzeit gerne für allfällige Rückfragen oder weitere Informationen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Zürich, 17. Oktober 2024

POWERLOOP Schweizerischer Fachverband



Monika Rüegger
Co-Präsidentin



Kurt Lanz
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Wohlen, 17. Oktober 2024

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711) und über die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
stephan.jaeggli@vfas.ch

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Totalrevision der CO₂-Verordnung zu äussern. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der VFAS vertritt seit 1956 die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Wir vertreten liberale Werte und hinterfragen deshalb alle Vorschriften und Auflagen, welche das unternehmerische Umfeld unserer Mitglieder tangieren.

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 Änderungen sind im Wesentlichen begründet mit der Gewährleistung von verfassungsmässigen Rechten, insbesondere der 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	7
A.	Hauptanträge CO ₂ -Verordnung	7
	Art. 23 Abs. 1 / Handelbarkeit von CO ₂ erleichtern	7
	Art. 23a Abs. 2 / Beseitigung des Periodenproblems Vecto Daten zu EU	8
	Art. 26a / Sicherstellung einer höheren Anrechnung des Biogas-Betriebs	9
	Art. 26b / Technologieoffener Rechtsanspruch auch für biogene Treibstoffe und Wasserstoff	10
	Art. 26c / Übernahme EU-Rechtskonformität – Anreize für Plug-In Hybride und Elektrofahrzeuge analog EU-Regelung	11
	Art. 129b - f / keine einseitige Begünstigung des öffentlichen Verkehrs gegenüber des gewerblichen Güterverkehrs – Streichung der Fördermassnahmen	14
	Art. 146af / keine Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Grossimporteuren schaffen – neue CO ₂ -VO soll per 01.01.2025 in Kraft treten. Eventualiter soll die Übergangsregelung für alle Importeure gelten bis 01.01.2026.	14
	Anhang 4a Ziff. 1.1 und 1.2 Berechnung der Zielvorgabe – Anpassung der Formel mit ZLEV Berücksichtigung	16
	Anhang 4a Ziff. 1.3 Berechnung der Zielvorgabe – keine restriktivere Rechtsauslegung gegenüber EU-Emissionsvorschriften	16
	Anhang 4b Ziff. 1 Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern – realistische Lebensfahrleistung	20
B.	Weitere Anträge CO ₂ -Verordnung	21
	Art. 24 / Verbrauchswerte aus US-Testverfahren berücksichtigen	21
	Anhang 4 / Aktualisierung (Reduktion) der Werte für die Berechnungsformeln zur Berechnung der CO ₂ -Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Artikel 25 Absatz 2 (Ziff 1.1 – 1.9 und Ziff. 2.1 – 2.2) Beibehaltung der Ziff.2.3	22
C.	Hauptanträge zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)	23
	Art. 1 / Biogene Treibstoffe sind miteinzubeziehen	23
	Art. 2 / Virtuelle Betrachtung der Massenbilanzierung	23
D.	Antrag zur zukünftigen Ausgestaltung des CO ₂ -Gesetzes und dazugehörigen Ausführungsbestimmungen.	24
	Fokussierung der Lenkungsabgabe auf Endverbraucher	24
IV.	Fazit / Anträge	25

I. Vorbemerkungen

Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Dabei setzt er sich kompromisslos für dessen Förderung sowie Standards für eine hohe Qualität ein.

Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. 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

Mit Interesse hat der VFAS die Debatte zum CO₂-Gesetz im National- und Ständerat verfolgt. **Mehrmals** wurde seitens des **UVEK Amtsvorstehers davor gewarnt einen Swiss-Finish zu schaffen**. Im Ständerat wurde seit Beginn der Debatte davon abgesehen, Verschärfungen gegenüber der europäischen Gesetzgebung einzuführen. Der Nationalrat ist dem Ständerat bei den Differenzen und auch in der finalen Differenzbereinigung gefolgt.

Der VFAS erachtet es als unzumutbar und staatspolitisch fragwürdig, dass das BAFU eigenmächtig über den Verordnungsweg **zusätzliche Verschärfungen** in der Höhe von rund **15% im Bereich der Personenwagen** (negative Steigungswerte, fehlende ZLEV Ziele 2026-29, PHEV Förderung 2025-2029) und rund **10% im Bereich der LNF und SNF** (gewichtabhängige Steigungswerte, fehlende ZLEV Ziele 2026 – 2029, PHEV-Förderung 2025-2029) in die Verordnung einbringt.

Der VFAS erlaubt sich dennoch, im Folgenden auf einzelne Punkte einzugehen, welche insbesondere das Verhältnis zu den Regelungen in der EU und die damit verbundenen Wettbewerbsverzerrungen aus der geplanten Revision betreffen und auch bei späteren Ordnungsrevisionen berücksichtigt werden sollen:

- 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 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 hat zur Folge, dass diese Mitgliedstaaten die Nachfrage nach grösseren und schwereren Neuwagen in jenen Mitgliedstaaten ausgleichen.

- Der Schweizer Markt ist demgegenüber ein etwa sechzig Mal kleinerer Markt. Bei einer Einwohnerzahl von rund 9 Mio. werden jährlich rund 250'000 Neuwagen verkauft. Zudem wird die Nachfrage stark beeinflusst durch die Topographie (Allradantrieb) und den Kaufkraft-Faktoren.
- 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. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche betreffend den Emissionsvorschriften im Vergleich mit den Zielen der EU-Mitgliedstaaten übereinstimmen würden. Andernfalls 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 – at arm's length – angewendet werden. Dabei erfordert die isolierte «Schweizer Umsetzung» der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) diverse Einführungsmodalitäten, um ein mit der EU identisches Anspruchsniveau («equal level of ambition») zu erreichen.
- Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF- und SNF Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.
- Die vorgelegten Bestimmungen werden laut Hochrechnungen des VFAS in den Jahren 2025 bis 2029 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 300 Millionen Schweizer Franken (optimistische Berechnungsgrundlage) bis 550 Millionen Schweizer Franken (pessimistische Berechnungsgrundlage) führen. Dies bedeutet, dass das BAFU für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu zusätzlichen massiven Sanktionszahlungen führt. Diese Haltung widerspricht dem Ziel, dass die Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umgesetzt werden, wie die Vorschriften in der EU. Ebenfalls widerspricht dies den Aussagen des Bundesrates nach der Abstimmungsniederlage im 2021, dass mit einem neuen CO₂-Gesetz keine zusätzlichen Kosten verursacht werden.
 (Der ACEA Vorstand Luca Di Meo im [Handelsblatt 24.07.2024](#): «Entwickelt sich der Markt weiter wie jetzt, dann wird diese Regulierung die Hersteller mehr als zehn Milliarden Euro an Bussgeldern kosten») Auch für den Rest von Europa warnt die Automobilindustrie vor den drakonischen Strafen aufgrund fehlender Kundenakzeptanz, welche existenzbedrohende Ausmasse annehmen wird (vgl. <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Autoindustrie-befuerchtet-Kahlschlag-durch-EU-Klimavorgaben-article25227000.html> oder <https://www.acea.auto/news/auto-industry-concern-on-2025-co2-targets-as-ev-market-stagnates/>). Ebenfalls ist der Bericht von Mario Draghi zu Händen der Europäischen Kommission nicht ausser Acht zu lassen (https://commission.europa.eu/topics/strengthening-european-competitiveness/eu-competitiveness-looking-ahead_en#paragraph_47059). In diesem wird für die Defossilisierungsstrategie ein gesamteuropäischer Aktionsplan für den Automobilsektor gefordert. Dies nicht zuletzt deswegen, weil für Europa Abwanderungsszenarien von Forschungs-, Ent-

wicklungs- und Produktionsstätten drohen. Das hätte auch grosse Folgen für die Zulieferindustrie, welche in grossem Masse auch die Schweiz betrifft. In unserem Land gibt es viele hochspezialisierte Unternehmen, welche für die Automobilindustrie Komponenten fertigen (Klebstoffe, Kunststoffteile, Metallverarbeitung, Präzisionsmechanik, Diagnostikgeräte und -systeme etc.). Würde eine Abwanderung der Industrie stattfinden, hätte dies direkte und indirekte Folgen für die Wirtschaftsleistung in ganz Europa.

- Der Schweizer Markt ist bekanntlich klein und deshalb der Marktentwicklung im Ausland relativ stark ausgeliefert. Kann die Entwicklung der Neuwagenflotten aufgrund mangelnder Akzeptanz der Konsumenten von emissionsarmen Fahrzeugen nicht mit den regulatorischen Anforderungen in der Schweiz mithalten, sollte dies bei der Verfüngung von Sanktionen berücksichtigt werden.
- Die Beförderung von Umweltschutzanliegen erfolgt erfahrungsgemäss besser durch kooperatives Zusammenwirken von Behörden und Wirtschaft, als durch Repressionen seitens der Behörden. Deshalb regen wir an, Plattformen zu schaffen, die es der Verwaltung und Wirtschaft erlauben, neue und effektivere Massnahmen für einen besseren Umweltschutz zu entwickeln.
- Der aktuelle Verordnungsentwurf hat aus Sicht des VFAS folgende Auswirkungen auf die Schweizer Wirtschaft
 - Es drohen massive Gewinneinbrüche bei den Fahrzeugimporteuren mit hohen Sanktionszahlungen, und das über Jahre hinweg, bis die Konsumenten deutlich stärker von der E-Mobilität überzeugt sind. Folglich findet ein grosser Steuersubstratausfall statt (bei Sanktionen im Umfang von bis zu 500 Mio. CHF bedeutet dies einen geschätzten Steuerausfall von über 100 Mio. CHF für Bund, Kantone und Gemeinden). Es ist auch denkbar, dass die Sanktionsfolgen für gewisse Importeure existenzbedrohende Ausmasse annehmen können und innerhalb der Schweiz die Markenvielfalt deutlich reduziert wird.
 - Bei einer Kostenabwälzung auf den Konsumenten im Sinne der Lenkungswirkung heizt der vorgängig berechnete 3-4%ige Preisschub die Preissteigerung an und hat somit inflationäre Folgen. Dies wird wiederum den Druck auf die Arbeitgebenden erhöhen, der mit höheren Salärforderungen der Arbeitnehmer konfrontiert sein wird.
 - Generell könnte der Markt eine reduzierte Leistung aufweisen, welche Folgen für das Schweizer Automobilgewerbe insgesamt haben könnte. Insofern könnte es die Garagendichte betreffen, die angebotenen Dienstleistungen und die Ausbildungs- sowie Arbeitsplätze in unserer Industrie. Ein längerfristig schwacher Neuwagenmarkt und die Abnahme des Gesamtmarktes gefährden in jedem Fall die Leistungsfähigkeit der Unternehmen.
 - Der Neuwagenmarkt könnte auch zurück gehen und eine weitere Überalterung des Fahrzeugparks stattfinden. Aktuell ist das Durchschnittsalter bereits 10.4 Jahre in der Schweiz und es ist nicht auszuschliessen, dass dieser Wert noch deutlich weiter ausgedehnt wird. Damit würde weder ein Klimabeitrag geleistet werden noch hilft es der Schweizer Wirtschaft, auf Drehzahl zu kommen.
 - Die neuen CO₂-Flottenziele ab kommandem Jahr beunruhigen die Hersteller, die Importeure als auch die Garagisten sehr stark. Ein immenser Druck wird dabei auf

die Automobilbranche ausgeübt, welche ihrerseits als Motor der Schweizer Wirtschaft agiert. Bereits heute sehen wir hohe Wertschöpfungsverluste durch die künstliche Attraktivierung von wenig nachgefragten Produkten bei gleichzeitiger Wertberichtigung im Gebrauchtwagenmarkt, weil sich letzterer noch nicht natürlich entwickelt hat. Die Kostenfolgen daraus trugen bisher ausschliesslich die Akteure des Automobilhandels; diese Tendenz von unattraktiven Geschäftsfällen könnte eine Fortführung finden und sich in der Ausprägung noch kritischer für das Gewerbe entwickeln.

Wir sind der Auffassung, dass die Revisionsvorlage in diesem Lichte gesamthaft angepasst werden sollte und nehmen nachfolgend zu einzelnen Punkten der Vorlage gesondert Stellung.

III. Besonderes

A. Hauptanträge CO₂-Verordnung

Art. 23 Abs. 1 / Handelbarkeit von CO₂ erleichtern

Antrag:

Anpassung

Inhalt:

Abs. 1: Importeure von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern müssen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ~~vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen eines Fahrzeugs~~ die Daten bekanntgeben, die für dessen Zuweisung zum Importeur und für die Berechnung einer allfälligen Sanktion erforderlich sind. **Es sind auch quantifizierte CO₂ Mengen, anstelle von Einzelfahrzeugen, von einem Grossimporteur auf den anderen innerhalb des Kalenderjahres übertragbar.**

Begründung

CO₂-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeug und mittels eines bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO₂ gehandelt, gemessen an den über 250'000 CO₂-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO₂-Zertifikaten zum Standard geworden. 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 selbst importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion durch die CO₂-Börsen übernehmen werden.

Das BFE hat Rückabtretungen (zweite Abtretungen oder Stornos von Abtretungen) in der Vergangenheit ermöglicht. Seit der Praxisänderung im Jahre 2018 sind keine Rückabtretungen mehr möglich und es wurde ohne Rechtsgrundlage und Vernehmlassung die langjährige Praxis verwaltungsintern abrupt geändert. Es ist in der Verordnung oder Erläuterung diese über 6-jährige Praxis wieder aufzunehmen.

- **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 werden. Dieses Vorgehen würde ohne staatliche Subvention ablaufen.
- **Behörden effektiv entlasten.** Die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen würde das ASTRA massgeblich entlasten. Denn für die Übertragung von CO₂-Emissionen bei bspw. 1000 Fahrzeugen, die den CO₂-Zielwert um 15 Gramm unterschreiten, müssen Stand heute Verkäufer und Käufer unzählige Formulare unterzeichnen, bevor die Verwaltung die Übertragung der CO₂-Emissionen mittels zahlloser einzelner Umbuchungen vornehmen kann. 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, 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. 23a Abs. 2 / Beseitigung des Periodenproblems Vecto Daten zu EU

Antrag:

Anpassung

Inhalt:

² Sie müssen dem BFE bis zum 31. März **30. September** des auf das Referenzjahr folgenden Jahres die Daten bekanntgeben, die für die Berechnung einer allfälligen Sanktion erforderlich sind.

Begründung

Als Referenzjahr wird das Kalenderjahr, für das die Erreichung der individuellen Zielvorgabe überprüft wird, angenommen. Bei Nutzfahrzeugen erfolgt aber gemäss (EU) 2019/1242, Ziffer 33, der Bewertungszeitraum Juli bis Juni.

Mögliche fehlende VECTO-Daten vor dem 1. Juli 2025 führen zu einer verzögernden Implementierung, gleich wie die dazugehörige Europäische Regulierung nach (EU) 2019/1242.

Es besteht ein Periodenproblem gegenüber von (EU) 2019/1242, wenn die Schweiz auf der Formulierung «bis zum 31. März des auf das Referenzjahres folgenden Jahres» beharren würde.

Mittels Änderung des Datums von 31. März auf 30. Juni würde die Sanktionsberechnung demnach in der Abwicklungslogik gleich wie die Europäische Union erfolgen und wäre somit für die Hersteller vergleichbar zwischen der Schweiz und der Europäischen Union. Damit könnte der administrative Aufwand für die OEMs sowie Importbetriebe klein gehalten werden.

Art. 26a / Sicherstellung einer höheren Anrechnung des Biogas-Betriebs

Antrag:

Anpassung

Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder ein pauschalisierter Reduktionswert von 20% festgelegt wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen) für alle Fahrzeugarten.

Der Art. 26a, Abs. 1 CO₂-Verordnung ist so anzupassen, dass der Teilsatz mit Querverweis zur EnEV (SR 730.02) gelöscht wird.

Aufgrund der beiden vorgenannten Anträge ist in der Folge Art. 12a EnEV (SR 730.02) vollständig zu löschen, da dieser in der CO₂-Verordnung geregelt würde.

Begründung

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100%igen Biogas-Betrieb sicher zu stellen. Der Bezug auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV (SR 730.02) stellt einen unnötig komplizierten Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz her. Sinnvoller ist die Regulierung der Kraftstoffart-Behandlung in der CO₂-Verordnung, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Effekte geht und nicht um Energieeffizienz als solches.

Die Logik von synthetischen Treibstoffen muss auch für Biogas angewendet werden. Biogas verursacht zwar einen höheren Anteil an Emissionen, aber die Zuführung dieses Kraftstoffes unterliegt einer ähnlichen Betrachtungsweise wie synthetische Treibstoffe. D.h. auf eine anzunehmende Menge ist ein Korrekturfaktor für geringe Emissionen in Betracht zu ziehen (vgl. auch CO₂-Emissionsfaktoren oder <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/fachinformationen/biogene-treibstoffe.html> bzw. der Ökobilanz dieser Treibstoffe).

CO₂-Verminderungseffekte sämtlicher Treibstoffe sind einzig in der CO₂-Verordnung zur regeln, damit keine unnötige Komplexität erhalten bleibt (vgl. Behandlung von synthetischen Treibstoffen in der CO₂-Verordnung).

Die EnEV (SR 730.02) regelt die Steigerung der Energieausnutzung auf Geräten, Anlagen und Fahrzeugen. Das hat mit der Herkunft der Energie und der Durchmischung in leitungsgebundenen Systemen nichts gemeinsam. Daher ist die Behandlung von Erdgas/Biogas (sowie deren biogenen Anteilen) einzig in der thematisch richtig gelagerten CO₂-Verordnung zu behandeln (sinngemäss zu synthetischen Treibstoffen).

Die Herstellung von Biogas ist im Rahmen der Kreislaufwirtschaft von grosser Bedeutung; zumindest aus der Perspektive der Energieproduktion und -verteilung (<https://www.energie360.ch/de/leistungen/gas/biogasanlagen/>). Dazu wurden in den vergangenen Jahrzehnten 46 Biogasanlagen aufgebaut. Verschiedene Nutzergruppen setzen auf dieses Biogas im Rahmen in der Nachhaltigkeitsziele (<https://www.energategate-messenger.ch/news/246483/migros-ostschweiz-setzt-bei-neuen-lkw-auf-biogas>). Es ist unnötig, sinnvolle Vorhaben zu Verminderung der Treibhausgase durch eine falsche Regulierung im Keim zu ersticken.

Art. 26b / Technologieoffener Rechtsanspruch auch für biogene Treibstoffe und Wasserstoff

Antrag:

Anpassung

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]);
- erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden [HVO])

eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen.

Die Formulierung ist nicht auf «kann der Importeur beantragen» auszurichten, sondern auf «kann der Importeur anrechnen lassen».

Begründung

Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissionsreduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern (falls genügend Energie bereitgestellt werden kann). Im Rahmen von Faktorenbeurteilungen können strombasierte Energiequellen mit bi-

ogenen Treibstoffen unterschiedlich berücksichtigt werden – aber die Gesamtbemühungen für die Dekarbonisierung des Verkehrs soll in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO₂-Gesetz erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente oder Anwendungen übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufließen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure.

Eine Formulierung nach einem Antragswesen stellt keinerlei Garantie dar, dass daraus auch ein Anspruch besteht. Die Verordnung hat daher klar aufzuzeigen, dass sich Bemühungen in diesem Bereich auszahlen, wenn für diese Versorgung grosser Aufwand betrieben werden muss.

Art. 26c / Übernahme EU-Rechtskonformität – Anreize für Plug-In Hybride und Elektrofahrzeuge analog EU-Regelung

Antrag:

Anpassung

Inhalt:

Art. 26c Erleichterungen bei ~~rein~~ elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (Steckerfahrzeuge) für die Jahre 2025 ~~und~~ bis 2029 und für die Jahre 2030 bis 2034

¹ Überschreitet der Anteil der ~~rein~~ elektrisch angetriebenen Fahrzeuge an einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs in den Jahren 2025 ~~und~~ bis 2029 ~~und~~ 2030 bis 2034 die folgenden Prozentsätze, so wird bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte im betreffenden Jahr eine Verminderung in der Höhe nach Absatz 2 gemacht:

a. ~~im~~ ab Referenzjahr 2025:

1. 17 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,
2. 6 Prozent für schwere Fahrzeuge,
3. 25 Prozent für Personenwagen;

b. ~~im~~ ab Referenzjahr 2030:

1. 30 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,
2. 10 Prozent für schwere Fahrzeuge,
3. 50 Prozent für Personenwagen.

² Die Verminderung entspricht der Höhe der Überschreitung, höchstens aber:

- a. 5 Prozent für Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschlepper;
- b. 3 Prozent für schwere Fahrzeuge.

Begründung

- Mit Interesse hat der VFAS die Debatte zum CO₂-Gesetz im National- und Ständerat verfolgt. **Mehrmals** wurde seitens des **UVEK Amtsvorstehers davor gewarnt einen Swiss-Finish zu schaffen**. Im Ständerat wurde seit Beginn der Debatte davon abgesehen, Verschärfungen gegenüber der europäischen Gesetzgebung einzuführen. Der Nationalrat ist dem Ständerat bei den Differenzen und auch in der finalen Differenzbereinigung gefolgt.
- Der VFAS erachtet es als unzumutbar und staatspolitisch fragwürdig, dass das BAFU eigenmächtig über den Verordnungsweg **zusätzliche Verschärfungen** in der Höhe von rund **15% im Bereich der Personenwagen** (negative Steigungswerte, fehlende ZLEV Ziele 2026-29, fehlende PHEV Förderung 2025-2029) und rund **10% im Bereich der LNF und SNF** (gewichtabhängige Steigerungswerte, Fehlende ZLEV Ziele 2026 – 2029, fehlende PHEV-Förderung 2025-2029) in der Verordnung einbringt.
- Widerspricht dem Cassis de Dijon Prinzip
- Es wird ein (neuer) unerwünschter Swiss Finish geschaffen – zu Lasten des Schweizer Konsumenten. Wir verweisen auf die bereits bestehenden Differenzen von Nischenzielen und unterschiedlichen Fristenregelungen (Art 17d).
- 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 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 hat zur Folge, dass diese Mitgliedstaaten die Nachfrage nach grösseren und schwereren Neuwagen in jenen Mitgliedstaaten ausgleichen.
- Der Schweizer Markt ist demgegenüber ein etwa sechzig Mal kleinerer Markt. Bei einer Einwohnerzahl von rund 9 Mio. werden jährlich rund 250'000 Neuwagen verkauft. Zudem wird die Nachfrage stark beeinflusst durch die Topographie (Allradantrieb) und den Kaufkraft-Faktoren.
- 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. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche betreffend den Emissionsvorschriften im Vergleich mit den Zielen der EU-Mitgliedstaaten übereinstimmen würden. Andernfalls 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 – at arm's length - angewendet werden. Dabei erfordert die isolierte «Schweizer Umsetzung» der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) diverse Einführungsmodalitäten, um ein mit der EU identisches Anspruchsniveau («equal level of ambition») zu erreichen.
- Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF- und SNF Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.
- Die vorgelegten Bestimmungen werden laut Hochrechnungen des VFAS in den Jahren 2025 bis 2029 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 300 Millionen Schweizer Franken (optimistische Berechnungsgrundlage) bis 550 Millionen Schweizer Franken (pessimistische Berechnungsgrundlage) führen. Dies bedeutet, dass das BAFU für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu zusätzlichen massiven Sanktionszahlungen führt. Diese Haltung widerspricht dem Ziel, dass die Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umgesetzt werden, wie die Vorschriften in der EU.
 (Der ACEA Vorstand Luca Di Meo im [Handelsblatt 24.07.2024](#): «Entwickelt sich der Markt weiter wie jetzt, dann wird diese Regulierung die Hersteller mehr als zehn Milliarden Euro an Bussgeldern kosten»)
- Hohe Sanktionen können insofern schädlich sein, da sie die zukünftige Investitionsfähigkeit der Importeure eher hemmen und nicht fördern. Damit gefährden sie den weiteren klimafreundlichen Importen.
- Die Emissionsvorschriften für Neuwagen sollten grundsätzlich so konzipiert werden, dass die Importeure nicht ohne eigenes Verschulden Sanktionszahlungen leisten müssen.
- Die stagnierende/rückläufige Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen stellt ein sehr grosses Risiko für die abgesenkten Zielwerte 2025 und 2030 dar. Daher sind die Bemühungen der verschiedenen Importeure mit einer Zielquotenregelung zu bestätigen. Sanktionserleichterungen sind zu ermöglichen, wenn die Bemühungen sichtbar sind. Letztere haben den BEV und den LEV-Anteil zu berücksichtigen – in allen Kategorien des CO₂-Vollzugs. Beide Antriebsformen helfen bedeutend, die Emissionswerte im Verkehr zu reduzieren. Diese Form der Implementierungshilfe für die nächsten Schwellenwerte sind für eine Fünfjahres-Periode sicherzustellen, damit auch genügend Zeit für den benötigten Infrastrukturaufbau und die Sicherstellung der Energieversorgung besteht. Damit ist ein kontinuierlicher und nachhaltiger Aufbau der ZLEV-Fahrzeuge möglich.

Art. 129b - f / keine einseitige Begünstigung des öffentlichen Verkehrs gegenüber des gewerblichen Güterverkehrs – Streichung der Fördermassnahmen.

Antrag:

Streichung: Die Fördersituation der Art. 129b-f ist aus der Vernehmlassung zu streichen, damit keine einseitige Begünstigung und keine Direktzahlungen stattfinden. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge muss der Markt in gleicher Form erbringen wie beim gewerblichen Güterverkehr.

Begründung

Bei der beabsichtigten Anpassung der MinöStV (SR 641.611) soll die Steuerentlastung durch eine Kaufunterstützung ersetzt werden. Diese einseitige Förderung verzerrt über die MinöStV (SR 641.611) oder über die CO₂ Verordnung die Kostentransparenz des öffentlichen Verkehrs. Zudem ist es eine Bevorteilung des öffentlichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern; wobei der öffentliche Verkehr noch gesondert gefördert wird. Die anzuvisierende ökologische Effizienz, die Energieverfügbarkeit und die Finanzierbarkeit der Infrastruktur ist aber bei allen Verkehrsteilnehmern gleichermassen gefragt, weshalb diese Massnahme nicht wirkungsvoll sein wird (ob durch höhere Fahrzeugpreise die Fahrtkosten für den Nutzer steigen oder durch höhere Subventionsbeiträge: beides hat die gleichen Effekte für Umwelt und Nutzer).

Art. 146af / keine Ungleichbehandlung zwischen Klein- und Grossimporteuren schaffen – neue CO₂-VO soll per 01.01.2025 in Kraft treten. Eventualiter soll die Übergangsregelung für alle Importeure gelten bis 01.01.2026.

Antrag:

Streichen

Inhalt:

Art. 146af — Steigung der Zielwertgeraden sowie nach dem Messverfahren für ~~schwere Motorwagen gemessene Fahrzeuge~~
¹ ~~Für Kleinimporteure von Personenwagen sowie Lieferwagen und leichten Sattel-schleppern gelten bis zum xx.yy.2025 für die Steigung der Zielwertgeraden (a) gemäss Anhang 4a die Werte gemäss bisherigem Recht.~~
² ~~Für Kleinimporteure gelten die Bestimmungen von Artikel 17b Absatz 2 und Artikel 17c Absatz 2 bis zum xx.yy.2025 in den bisherigen Fassungen.~~

Begründung

- Die Gleichbehandlung der wirtschaftlichen Akteure wird verletzt. Die vorgeschlagene Regelung nützt allein den Kleinimporteuren. Die Ungleichbehandlung schadet dem Wettbewerb.
- Die vorgeschlagenen Änderungen auf den XX.XX.2025 ziehen für den Automobilmarkt ein Risiko der Ungleichbehandlung mit sich. Entsprechend ist auf Anpassungen zu verzichten.
- Art. 12, Abs. 4 des CO₂-Gesetzes legitimiert den Bundesrat bei einer Veränderung der Zielwerte Bestimmungen erlassen, die das Erreichen der individuellen Zielvorgabe während einer begrenzten Zeit erleichtern.
- Wir erwarten vom Bundesrat ein Inkrafttreten der Verordnung auf den 01.01.2025, ohne Rückwirkung. Unseres Erachtens ist dies aufgrund des Vernehmlassungsendes von 17. Oktober 2024 realisierbar. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.
- Fahrzeuge werden üblicherweise Monate im Voraus bestellt und dann auf Kundenwunsch gefertigt.

Bestehende Lagerfahrzeuge basieren in der Kostenannahme auf den Kalkulationsannahmen zum Bestellzeitpunkt. Eine rückwirkende Festlegung der Parameter beeinflusst nicht nur zukünftige Kaufentscheidungen (und somit Angebote an die Kunden), sondern auch das laufende Verkaufsportfolio. Wenn die Verordnung rückwirkend in Kraft gesetzt wird, hat dies Einfluss auf die Ergebnisse der Unternehmen und der gewünschte Lenkungseffekt beim Konsumenten kann nicht erzielt werden. Die Automobilwirtschaft trägt ein hohes Investitionsvolumen für zukünftige Verkäufe (bspw. Vertriebsstrukturen und Lagerbestände) und funktioniert mit langfristigen Investitionszyklen. Daher sind viele Produkte für die Auslieferung im Jahr 2025 bereits bestellt und die Korrekturwirkung kann mit Unsicherheiten in der CO₂-Verordnung nicht risikovers vollzogen werden. Diese Ungewissheit kann für die Unternehmen hohe Folgekosten bedeuten, was die Ergebnisse (inkl. Steuersubstrat) beeinflussen wird. Mit dem Vorschlag der verzögerten Inkraftsetzung kann ein praktischer Ansatz gewählt werden, das Jahr 2025 noch unter den bekannten Voraussetzungen zu bewerten und nötigenfalls zu sanktionieren. Gleichzeitig hilft es der Branche, die nötigen Angebotsbereinigungen so durchzuführen, dass das Automobilgewerbe auch eine Chance hat, die CO₂-Vorgaben sanktionsfrei einzuhalten. Ohne Berücksichtigung dieser verzögerten Inkraftsetzung würden die Gewerbetreibenden bestraft werden für bereits geschlossene Kaufverträge und damit die Sanktionen vollends selber entrichten – ohne dass die gewünschte Lenkungswirkung nachfrageseitig erzielt wird.

Anhang 4a Ziff. 1.1 und 1.2 Berechnung der Zielvorgabe – Anpassung der Formel mit ZLEV Berücksichtigung

Antrag:

Anpassung

Inhalt:

- 1.1 Bei Kleinimporteuren wird die individuelle Zielvorgabe für die CO₂-Emissionen anhand der folgenden Formel für jedes Fahrzeug einzeln berechnet und auf drei Dezimalstellen gerundet:
 Individuelle Zielvorgabe des Fahrzeugs: $((1-ZLEV) * (z + a)) * (m - Mt-2) \text{ g CO}_2/\text{km}$;
- 1.2 Bei Grossimporteuren wird die individuelle Zielvorgabe für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen anhand der folgenden Formel für jede Neuwagenflotte einzeln berechnet und auf drei Dezimalstellen gerundet:
 Individuelle Zielvorgabe der Neuwagenflotte: $((1-ZLEV) * (z + a)) * (Mi,t - Mt-2) \text{ g CO}_2/\text{km}$;

Begründung

- Gemäss Schilderungen zu Art. 26c ist die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und deren Formel $(z + a * (Mi,t - Mt-2) \text{ g CO}_2/\text{km})$ dahingehend abzuändern, dass der Anteil von ZLEV-Fahrzeugen (somit BEV als auch PHEV mit einem Ausstoss von bis zu 50 g CO₂/km) als Quotenwert für die individuelle Zielvorgaben-Berechnung berücksichtigt wird.
- Gemäss Erläuterungen zu Art. 26c sowie in Anlehnung an den ZLEV-Faktor, der nach den Regelungen der Europäischen Union zulässig ist. Diese Regelung begünstigt das Bestreben der Fahrzeugimporteure, eine kontinuierlich ansteigende (höhere) Quote an emissionsfreien und -armen Fahrzeugen in Verkehr zu bringen.
- Die Emissionsvorschriften für Neuwagen sollten grundsätzlich so konzipiert werden, dass die Importeure nicht ohne eigenes Verschulden Sanktionszahlungen leisten müssen.

Anhang 4a Ziff. 1.3 Berechnung der Zielvorgabe – keine restriktivere Rechtsauslegung gegenüber EU-Emissionsvorschriften

Antrag:

Anpassung

Inhalt:

VFAS – VERBAND FREIER AUTOHANDEL SCHWEIZ
 Bremgarterstrasse 75, CH-5610 Wohlen, Tel. +41 (0)56 619 71 32
www.vfas.ch, info@vfas.ch

- 1.3 Bei den Formeln der Ziffern 1.1 und 1.2 gelten folgende Parameter:
- z: Zielwert für CO₂-Emissionen gemäss Artikel 10 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes:
 bei Personenwagen: 93.6 g CO₂/km in den Jahren 2025 bis 2029; 49.5 g CO₂/km ab 2030
 bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern: 153.9 g CO₂/km in den Jahren 2025 bis 2029; 90.6 g CO₂/km ab 2030
- a: Steigung der Zielwertgeraden:
 bei Personenwagen: -0.0144 **0.0333** in den Jahren 2025 bis 2029; -0.0076 **0.0144** ab 2030
 bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern:
 In den Jahren 2025 bis 2029: 0.1064 für Fahrzeuge oder Flotten mit einem Leergewicht grösser Mt-2; 0.0848 für solche mit einem Leergewicht kleiner oder gleich Mt-2
 Ab 2030: 0.1064 **0.0848** für Fahrzeuge oder Flotten mit einem Leergewicht grösser Mt-2 ist; 0.0499 für solche mit einem Leergewicht kleiner oder gleich Mt-2
- m: Leergewicht des Personenwagens beziehungsweise des Lieferwagens oder des leichten Sattelschleppers in kg.
- Mi,t: durchschnittliches Leergewicht der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen beziehungsweise Lieferwagen oder leichten Sattelschlepper des Grossimporteurs in kg, gerundet auf drei Dezimalstellen.
- Mt-2: durchschnittliches Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen beziehungsweise Lieferwagen oder leichten Sattelschlepper in kg.

Begründung

- Unter Berücksichtigung der zunehmenden Verbreitung von Plug-In Hybriden, Hybriden und Elektrofahrzeugen wird eine negative Steigung der Zielwertgeraden bei den CO₂-Emissionsvorschriften als kontraproduktiv angesehen. Mit zunehmendem Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen reduziert sich die individuelle Zielvorgabe, dies untergräbt das übergeordnete Ziel der CO₂-Reduktion und der Förderung der Elektromobilität.
- Von einer zweigeteilten Regelung der Zielwertgeraden ist abzusehen; es erschwert den Vollzug für das BFE, für die Importeure bestünde durch Veränderungen des Pools das Risiko in die höhere Klasse eingeteilt zu werden. Aus Gründen der Planungssicherheit (Umklassierung könnte massive Sanktionen auslösen) ist von der Zweiteilung der Zielwertgeraden nach Leergewicht abzusehen.

- Die Emissionsvorschriften für Neuwagen sollten grundsätzlich so konzipiert werden, dass die Importeure nicht ohne eigenes Verschulden Sanktionszahlungen leisten müssen.
- Mit Interesse hat der VFAS die Debatte zum CO₂-Gesetz im National- und Ständerat verfolgt. **Mehrmals** wurde seitens des **UVEK Amtsvorstehers davor gewarnt einen Swiss-Finish zu schaffen**. Im Ständerat wurde seit Beginn der Debatte davon abgesehen, Verschärfungen gegenüber der europäischen Gesetzgebung einzuführen. Der Nationalrat ist dem Ständerat bei den Differenzen und auch in der finalen Differenzbereinigung gefolgt.
- Der VFAS erachtet es als unzumutbar und staatspolitisch fragwürdig, dass das BAFU eigenmächtig über den Verordnungsweg **zusätzliche Verschärfungen** in der Höhe von rund **15% im Bereich der Personenwagen** (negative Steigungswerte, fehlende ZLEV Ziele 2026-29, fehlende PHEV Förderung 2025-2029) und rund **10% im Bereich der LNF und SNF** (gewichtshängige Steigerungswerte, Fehlende ZLEV Ziele 2026 – 2029, fehlende PHEV-Förderung 2025-2029) in der Verordnung einbringt.
- Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF- und SNF Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.
- Die vorgelegten Bestimmungen werden laut Hochrechnungen des VFAS in den Jahren 2025 bis 2029 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 300 Millionen Schweizer Franken (optimistische Berechnungsgrundlage) bis 550 Millionen Schweizer Franken (pessimistische Berechnungsgrundlage) führen. Dies bedeutet, dass das BAFU für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu zusätzlichen massiven Sanktionszahlungen führt. Diese Haltung widerspricht dem Ziel, dass die Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umgesetzt werden, wie die Vorschriften in der EU.
 (Der ACEA Vorstand Luca Di Meo im [Handelsblatt 24.07.2024](#): «Entwickelt sich der Markt weiter wie jetzt, dann wird diese Regulierung die Hersteller mehr als zehn Milliarden Euro an Bussgeldern kosten»)
- Der Schweizer Markt ist demgegenüber ein etwa sechzig Mal kleinerer Markt. Bei einer Einwohnerzahl von rund 9 Mio. werden jährlich rund 250'000 Neuwagen verkauft. Zudem wird die Nachfrage stark beeinflusst durch die Topographie (Allradantrieb) und den Kaufkraft-Faktoren.
- 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.
- 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. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche betreffend den Emissionsvorschriften im Ver-



gleich mit den Zielen der EU-Mitgliedstaaten übereinstimmen würden. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässer CO₂-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren.

-

Anhang 4b Ziff. 1 Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern – realistische Lebensfahrleistung

Antrag:

Anpassung

Inhalt:

- 1 Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

$RedST = ST * EFref * 1\,000\,000 / FL \text{ g CO}_2/\text{km}$

RedST: Die berücksichtigte CO₂-Verminderung durch die Anrechnung jeweils eines Typs von synthetischem Treibstoff als Summe in g CO₂/km

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92a, in kWh enthaltener Energie

EFref: Der Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs nach Anhang 10, umgerechnet in t CO₂/kWh

FL: Die durchschnittliche Lebensfahrleistung in Kilometer: ~~220'000~~
162'000 Kilometerterm:

Begründung

Die in der Formel verwendete Laufleistung in Kilometern erscheint willkürlich gewählt zu sein. Der Touring Club Schweiz geht in seinen Erhebungen von anderen Werten aus: [LINK](#) «Mit dieser Kalkulation werden die Fahrzeuge nach 10 Jahren und 150'000 Kilometer abgeschrieben (Vorjahr noch 9 Jahre und 135'000 Kilometer)».

Berücksichtigt man die offiziellen Erhebungen des Bundes ([Periodische Erhebung Fahrleistungen](#)) von rund 13'500 jährlich gefahrenen Kilometern und multipliziert dies mit einer Lebensdauer von 12 Jahren, resultiert eine praxisnahe Lebensfahrleistung von 162'000 km.

B. Weitere Anträge CO₂-Verordnung

Art. 24 / 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 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 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.

Anhang 4 / Aktualisierung (Reduktion) der Werte für die Berechnungsformeln zur Berechnung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Artikel 25 Absatz 2 (Ziff 1.1 – 1.9 und Ziff. 2.1 – 2.2) Beibehaltung der Ziff.2.3

Antrag:

Anpassung

Inhalt:

Aktualisierung (Reduktion) der Werte für die Berechnungsformeln zur Berechnung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Artikel 25 Absatz 2 (Ziff 1.1 – 1.9 und Ziff. 2.1 – 2.2) Beibehaltung der bisherigen Ziff. 2.3

Begründung

Eine Anpassung der Formel ist aus folgenden Gründen berechtigt:

- Durch die Anpassung der Berechnungsformeln für Fahrzeuge ohne WLTP-Werte in Anhang 4 wird die technische Entwicklung der Fahrzeughersteller berücksichtigt und damit ein Handelshemmnis beseitigt.
- Aufgrund ungenügender Datenlage bei den LNF mit Benzinmotor soll wie bisher die Gleichungen für PW als Berechnungsgrundlage verwendet werden.

C. Hauptanträge zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Art. 1 / Biogene Treibstoffe sind miteinzubeziehen

Allgemeines

Die Abstützung auf Art. 7, Abs. 9 und Art. 35d USG (SR 814.01) stellen einen starken Bezug zu biogenen Treibstoffen her, der in Art. 1 bis Art. 3 IBTV zu wenig präzise berücksichtigt wird.

Änderung

Als emissionsarme Brenn- und Treibstoffe sind explizit auch biogene Treibstoffe einzuschliessen und dafür ist eine einheitliche Formulierung zu wählen (vgl. Art. 3 IBTV).

Begründung

Die Formulierung lässt einen zu grossen Interpretationsspielraum zu, aber die klimawirksamen Kriterien sind eindeutig gegeben. Somit kann die Herkunft des Treibstoffes auch umfassender gehalten werden. Die Definitionen in den folgenden Regulierungen sind uneinheitlich und damit verwirrend:

- USG (SR 814.01), Art. 7
- MinöStG (SR 641.61), Art. 2
- MinöStV (SR 641.611), Art. 19a
- CO₂-Gesetz (SR 641.71), Art. 11a
- Vernehmlassung IBTV, Art. 3

Die Bereinigung der Anforderungskriterien ist nach unserem Dafürhalten unumgänglich, damit Missverständnisse ausgeschlossen werden können.

Art. 2 / Virtuelle Betrachtung der Massenbilanzierung

Allgemeines

Die Definition von «Inverkehrbringung» ist verwirrend, wenn es um die leitungsgebundenen Energieträger geht (bspw. Methangas CH₄). Zum einen kann CH₄ als Biogas oder synthetisches Gas beigemischt werden und bei der Abgabe am jeweiligen Bezugsort ist nicht eindeutig identifizierbar, welchen Ursprung das Gas hat.

Änderung

Wir beantragen eine klare Deklaration von «Inverkehrbringen» mittels virtueller Betrachtung der Massenbilanzierung (d.h. Einspeiseleistung ins Netz) oder der Präzisierung für die Bezugsmenge aus dem Netz mit einem Zertifikathandel.

D. Antrag zur zukünftigen Ausgestaltung des CO₂-Gesetzes und dazugehörigen Ausführungsbestimmungen.

Fokussierung der Lenkungsabgabe auf Endverbraucher

Wir stellen die heutige Regulierung der angebotsseitigen Lenkungsabgabe, bei dem die Importeure von Produkten zur Rechenschaft gezogen werden, in Frage. Ein zukünftiges Konstrukt muss den Verbraucher in den Fokus setzen und nicht den Zwischenhandel. Denn die Lenkungsabgabe soll in erster Linie das Konsumentenverhalten beeinflussen und nicht ein Vertriebssystem.

Die Mittelverwendung der Einnahmen aus dem CO₂-Vollzug sind ebenso zu überdenken, da die Verteilung gemäss bestehender CO₂-Verordnung, Art. 119 und 120 (SR 641.711), nicht Steckerfahrzeug-relevant eingesetzt werden.

Ebenfalls sind bei einer nächsten Überarbeitung des CO₂-Gesetzes Wirtschaftssektoren (wie bspw. der Agrarsektor) zu berücksichtigen, welche heute noch keinen verpflichtenden Beitrag zur Emissionsreduktion leisten müssen.

Zusätzlich sind andere CO₂-emittierende Fahrzeugkategorien einzuschliessen, welche ebenfalls einen Beitrag zur Emissionsreduktion zu leisten haben für unser gemeinsames Klimaziel.

Ebenfalls wird durch einen grösseren Anteil an Steckerfahrzeugen die Energiebepreisung eine Herausforderung, weil Einnahmen aus der Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611) wegbrechen.

Eine spätere Überarbeitung des CO₂-Gesetzes muss das Umsystem der Regulierung und Finanzierung berücksichtigen:

- Finanzierung NAF (SR 725.13) und BIF (SR 742.140)
- Lastabhängige Schwerverkehrsabgabe (SR. 641.81)
- Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611)
- Bundesgesetz über die Stromversorgung (SR 734.7) / Stromversorgungsverordnung (SR.734.71)
- Zollgesetz (SR 631.0) / Automobilsteuerverordnung (SR 641.511)

Dabei ist insbesondere auf eine technologieoffene Ausgestaltung Rücksicht zu nehmen. Das übergeordnete Ziel ist die Erreichung des Klimaziels und eine faire Bepreisung der Energie bei gleichzeitiger Sicherstellung der Kostendeckung des Strassenverkehrs. Damit können wir uns einverstanden erklären. Einseitige Bevorteilung von Anwendungen und/oder Verkehrsträgern lehnen wir grundsätzlich ab. Hier ist Kohärenz gefragt und auch die Begünstigung von verschiedenen Lösungsansätzen, damit die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres Landes nicht gehemmt ist.

IV. Fazit / Anträge

Aus den obenstehenden Argumenten ergeben sich nachstehende Schlussfolgerungen, respektive Anträge:

- ⇒ **Handelbarkeit von CO₂ erleichtern:** Durch Anpassung des Art. 23 Abs. 1 CO₂-VO sollte der Umweltschutz ohne staatliche Subventionen effektiv gefördert werden. Die Behörden können entlastet und der Emissionshandel kann effizient ausgestaltet werden.
- ⇒ **Übernahme EU-Rechtskonformität:** Mit der Anpassung von Art. 26c werden die nötigen und erforderlichen Anreizsysteme der EU-Regelung übernommen und damit Rechtskonformität erstellt
- ⇒ **Inkrafttreten der totalrevidierten CO₂-VO per 01.01.2025:** Wir erwarten vom Bundesrat ein Inkrafttreten der Verordnung auf den 01.01.2025. Dies macht den Artikel 146af obsolet, welcher zu Ungleichbehandlung zwischen den Klein- und Grossimporteuren führen würde. Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 01.01.2026 terminiert werden.
- ⇒ **Anpassung der Zielvorgabe:** Durch Anpassungen der Steigung der Zielwertgeraden in Anhang 4a wird bei den Personenwagen die Elektromobilität gefördert, bei den leichten Nutzfahrzeugen durch Verzicht der Zweiteilung der Vollzug vereinfacht und die Planungssicherheit für die Importeure gewährleistet.
- ⇒ **Realistische Lebensfahrleistung:** Die Anpassung der realistischen Lebensfahrleistung in Anhang 4b fördert den technologieoffenen Weg zur zukünftigen Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen.
- ⇒ **Berücksichtigung von Verbrauchswerten aus US-Testverfahren:** Die Akzeptanz der FTP-Werte in Art. 24 beseitigt staatliche Wettbewerbsbeschränkungen und einen Widerspruch zum Freihandel.
- ⇒ **Realistische Verbrauchswerte:** Durch die Anpassung der Berechnungsformeln für Fahrzeuge ohne WLTP-Werte in Anhang 4 wird die technische Entwicklung der Fahrzeughersteller berücksichtigt und damit ein Handelshemmnis beseitigt.

Für Ihren Einsatz zu Gunsten der Anliegen des freien Autohandels und für eine wettbewerbsfähige Schweiz danken wir Ihnen schon jetzt. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Roger Kunz
Präsident



Stephan Jäggi
Geschäftsleiter



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

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

Per Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 14.10.2024
MAH/SIB

Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum revidierten CO2-Gesetz. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit wahr, zu den Ausführungsbestimmungen Stellung zu nehmen. Für den SEV sind die folgenden drei Massnahmen von besonderer Bedeutung:

- Förderung von elektrischen Antriebstechnologien Art. 129b ff. CO2-Verordnung
- Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs Anhang 20 Ziff. 3 CO2-Verordnung
- Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer Anhang 20 Ziff. 2 CO2-Verordnung

In der vorliegenden Stellungnahme werden wir uns besonders zu diesen Punkten äussern.

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Sparvorschläge Expertengruppe Gaillard

Aus Sicht des SEV sind die Vorschläge der Gruppe Gaillard in Bezug auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) rundweg abzulehnen. Sie sind unüberlegt und unnützlich. Das ÖV-Angebot für die nächsten Jahre wurde bereits geplant. Die nötigen Investitionen wie die Anschaffung von Rollmaterial, Infrastrukturausbau oder die Einstellung von Personal wurden bereits getätigt. Der ÖV bedarf einer langfristigen Planung und zeichnet sich durch hohe Fixkosten aus, weshalb kurzfristige Einsparungen wenig bringen. Die Sparvorschläge führen letztlich zu einem Abbau des ÖV-Angebots, verschlechtern die Arbeitsbedingungen im ÖV und schaden dem Klima. Das eigenmächtige Vorgehen des Bundesrats, sowohl die Mittel für die Förderung emissionsarmer Antriebe für Busse und Schiffe als auch die Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs komplett zu streichen resp. einfach nicht einzuführen, obwohl das Parlament diese beiden Massnahmen erst vor wenigen Wochen beschlossen hat, halten wir nicht nur für verkehrs- und klimapolitisch falsch, sondern auch für staatsrechtlich fragwürdig.

2. Sektorziele und Kompensationssätze

Was die Richtwerte für die Sektoren und die minimalen Kompensationssätze anbelangt, schliesst sich der SEV der Einschätzung des SGB an und übernimmt dessen Argumentation. Sowohl in Artikel 3 (sektorspezifische Emissionsziele) wie auch in Artikel 89 (minimale Kompensationssätze im Inland) des Entwurfs der revidierten CO2-Verordnung werden Zielwerte festgeschrieben, welche offensichtlich nicht mit den Vorgaben des durch die Bevölkerung grossmehrheitlich angenommenen Klima- und

Innovationsgesetzes bzw. der Massgabe "Netto null bis 2050" vereinbar sind. Art. 3 legt Richtwerte für die Emissionsminderung in den einzelnen Wirtschaftssektoren fest. Diese können jedoch nur dann Sinn ergeben, wenn damit das Gesamtziel erreicht werden kann, was nicht der Fall ist. Entsprechend müssen die Richtwerte aller Sektoren verschärft werden, wobei selbstverständlich auch die Landwirtschaft nicht ausgespart werden darf (aktuell ist dies der Fall). Analoges gilt für die in Art. 89 pro Kalenderjahr festgelegten minimalen Kompensationsanteile für Massnahmen im Inland. Diese sind – auch auf der Basis sämtlicher Dokumente der Verwaltung – zu tief angesetzt und müssen ebenfalls nach oben angepasst werden.

3. Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien erachten wir als unverzichtbar, soll der ÖV einen wesentlichen Beitrag zur Klimaneutralität bis 2030 leisten. Deshalb begrüssen wir diese Fördermassnahme. Können die Transportunternehmen (TU) einen signifikanten Anteil der zusätzlichen Investitionskosten von elektrischen Fahrzeugen und Schiffe aus Beiträgen der öffentlichen Hand decken, wird der ökonomische Anreiz für einen Investitionsentscheid zugunsten elektrischer Transportmittel verstärkt. Zudem wird die Investitionssicherheit und die Planbarkeit für die TU verbessert, was wiederum der finanziellen Stabilität zugutekommt. Unseres Erachtens sollten die Fördermittel hauptsächlich für betriebsreife und erprobte elektrische Antriebstechnologien verwendet werden wie batterieelektrische oder Trolleybusse. Entscheidend ist für den SEV, dass der in Art. 41a vorgesehene Förderumfang tatsächlich ausgeschöpft wird. D. h. die für die Förderung maximal zur Verfügung stehenden 47 Mio. Franken jährlich sollen ausgeschöpft werden, entsprechend den festgeschriebenen Prozentsätzen. Wichtig ist auch die vorgesehene Vorgabe, dass geförderte Busse und Schiffe zu mindestens 75% im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden müssen. Aus verkehrs- und klimapolitischen Überlegungen kann es durchaus Sinn machen, Fahrzeuge oder Schiffe vorzeitig zu ersetzen, auch wenn sie noch nicht vollständig abgeschrieben sind. Demzufolge sollte auch in diesem Fall eine Förderung möglich sein, sofern genügend Fördermittel vorhanden sind.

Wie bereits in Kap. 1.1. erwähnt, halten wir das Vorgehen des Bundesrats, die Fördermittel für elektrische Antriebstechnologien entgegen dem Willen des Parlaments ersatzlos zu streichen, für demokratierechtlich äusserst fragwürdig und unlauter. Viele TU haben aufgrund des Parlamentsentscheids bereits für nächstes Jahr Fahrzeugbeschaffungen mit diesen Fördermitteln geplant. Diese Mittel plötzlich unerwartet und kurzfristig zu streichen, verstösst gegen Treu und Glauben und gegen die Rechtssicherheit. Wir appellieren deshalb eindringlich an den Bundesrat, diese Entscheidung zu überdenken und die Fördermittel dem Gesetz entsprechend bereitzustellen.

4. Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs

Neben der Förderung von elektrischen Antriebstechnologien sieht das revidierte CO2-Gesetz ebenfalls die Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs vor. Dazu sollen die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für die Luftfahrzeuge verwendet werden. In erster Linie soll mit den Geldern das Nachtzugangebot ausgebaut werden als Alternative zum Flugverkehr. Wir begrüssen diese Fördermassnahme und halten sie für einen wichtigen Baustein, um Verlagerungseffekte bewirken zu können. Das Reisen mit dem Nachtzug erfreut sich steigender Beliebtheit. Allerdings stimmen Qualität und Zuverlässigkeit leider derzeit zu oft nicht. Es ist deshalb dringend nötig, dass die öffentliche Hand Betriebs- und Investitionsbeiträge für den Nachtzugverkehr gewährt, um diesen nachhaltig zu verbessern. Dass vor allem ganzjährige Verbindungen gefördert werden sollen, mag aus betriebswirtschaftlicher und betrieblicher Logik korrekt sein, doch ist diese Einschränkung für das Erreichen des Netto-Null-Ziels bis 2050 wenig hilfreich. Unseres Erachtens sollte die Fördereffizienz das entscheidende Kriterium sein, nicht die Ganzjährigkeit. Deshalb sollte keine derartige Fördereinschränkung festgeschrieben werden, sondern es sollen diejenigen Verbindungen gefördert werden, die das grösste Verlagerungspotenzial haben.

Wie bereits in Kap. 1.1. erwähnt, halten wir das Vorgehen des Bundesrats, die Fördermittel für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr ersatzlos zu streichen, für unlauter und rechtswidrig. Die SBB hat aufgrund des Parlamentsentscheids ihre Vorarbeiten für neue Nachtzugverbindungen inzwischen schon weit vorangetrieben. Wir appellieren deshalb eindringlich an den Bundesrat, die Sperrung

der vom Parlament beschlossenen Fördermittel zu überdenken und diese dem CO2-Gesetz entsprechend bereitzustellen.

5. Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer

Die Verlängerung der Übergangsfrist für die Aufhebung der Mineralölsteuer-Rückerstattung für den RPV bis zum 31. Dezember 2030 halten wir aus betriebswirtschaftlichen Gründen für unbedingt erforderlich. Ohne mittel- bis langfristige Investitionsplanung ist es für die TU nicht möglich, den operativen Betrieb sicherzustellen und das bestellte ÖV-Angebot bereitzustellen. Die Anschaffung von neuen Betriebsmitteln bedarf einer seriösen Investitionsplanung. Die kurzfristige Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung würde bei den TU zusätzliche Kosten von rund 80 Mio. Franken pro Jahr verursachen. Diese zusätzlichen Kosten können von den TU nicht gedeckt werden. Der Kostendeckungsgrad (KDG) liegt schweizweit bei rund 50%. Um diese Kosten ausgleichen zu können, müssten die TU das Angebot abbauen, die Personalkosten massiv senken oder die Tarife erneut erhöhen. Alle 3 Massnahmen sind aus unserer Sicht völlig unrealistisch. Deshalb begrüssen wir die Verlängerung der Rückerstattung bis 2030.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Simon Burgunder
Koordinator Politik



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024 / MS

Stellungnahme VTS: Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, zur titelvermerkten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Der Verband Textilpflege Schweiz VTS ist Repräsentant und Sprecher der schweizerischen Textilpflegebranche. Er vereint über 200 Textilreinigungen, Wäschereien und Zulieferfirmen mit insgesamt rund 3000 Beschäftigten. Seine Mitglieder vereinen rund drei Viertel des in der Schweiz in der Textilpflegebranche realisierten Umsatzes – mit anderen Worten: die grössten und wichtigsten Textilpflegebetriebe sind im VTS organisiert.

Die Textilpflegebranche wird durch verschiedene Artikel in der CO2-Verordnung massgeblich betroffen. Gerne nehmen wir dazu detailliert Stellung.

Art. 3

~~In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:~~

- ~~a. im Sektor Gebäude: höchstens 50 Prozent;~~
- ~~b. im Sektor Verkehr: höchstens 75 Prozent;~~
- ~~c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;~~
- ~~d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.~~

Kommentar:

Gemäss Art. 3 Abs. 3 des CO2-Gesetzes wird dem Bundesrat die Kompetenz übertragen, in Übereinstimmung mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festzulegen. Der Bundesrat kann, muss aber nicht von dieser Kompetenz Gebrauch machen. Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

stets dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt.

Art. 10 Abs. 6

6 Die **nationalen** Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. **Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.**

Kommentar:

Gemäss Art. 6 Abs. 3 lit. b CO2G kann der Bundesrat vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf.

Die Stiftung KliK hat sich am 29. November 2022 gegenüber der Eidgenossenschaft freiwillig verpflichtet, 2 Prozent der an sie ausgestellten internationalen Bescheinigungen stillzulegen, nachdem der Bund in Aussicht gestellt hatte, eine entsprechende Verpflichtung ab dem 1. Januar 2025 in der CO2V zu stipulieren. Diese Verpflichtung der Stiftung KliK besteht bis Ende 2030 fort, auch wenn keine solche Bestimmung in die CO2V aufgenommen wird.

Somit entsteht eine Ungleichbehandlung der Stiftung KliK gegenüber anderen Marktteilnehmern und sie wird für ihr Entgegenkommen gestraft, wenn der Bundesrat nun von seiner Kompetenz keinen Gebrauch macht, einen Abzug von 2 Prozent auf die ausgestellten internationalen Bescheinigungen vorzunehmen, wie er 2021 für Aktivitäten unter Art. 6.2 des Pariser Übereinkommens an der Klimakonferenz COP26 in Glasgow dringend empfohlen hat.

Art. 26a Verminderung durch Erdgas und Biogas

Kommentar:

Der Verweis in Art. 26a Abs. 1 auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV stellt einen unnötigen Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz dar. Die Behandlung der Brennstoffarten wird sinnvoller in der CO2-Verordnung geregelt, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Auswirkungen und nicht um die Energieeffizienz als solche geht. Art. 26a ist entsprechend anzupassen, wobei im Sinne der Investitionssicherheit und eines effizienten Vollzugs weiterhin ein pauschaler Reduktionswert von 20% gelten soll. Darüber hinaus soll die Logik von Art. 26b optional auch auf Art. 26a angewendet werden können, d.h. mittels Bescheinigungen soll auch ein höherer Biogasbezug nachgewiesen und entsprechend angerechnet werden können.

Art. 26a Abs. 1 ist dahingehend anzupassen, dass sowohl ein pauschaler Reduktionswert von 20% als auch ein individueller Reduktionswert angewendet werden kann. Ein individueller Reduktionswert erfordert den Nachweis eines höheren Biogasbezugs. In der Folge ist der Teilsatz mit dem Verweis auf die EnV (SR 730.02) zu streichen.



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

Art. 26b Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Kommentar:

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd einzuarbeiten wie erneuerbare synthetische Treibstoffe. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff);
- erneuerbare gasförmige synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff);
- erneuerbare biogene Stoffe (inkl. HVO)

eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen. Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissionsreduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern (falls genügend Energie bereitgestellt werden kann).

Art. 66a Abs. 1

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG17 abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel);~~ oder
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, ~~mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Kommentar:

Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO2-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down 2.5% pro Jahr ist, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch (und auch nicht zielführend). Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar.

Weiterer Punkt: Der Anschluss an ein Fernwärmenetz ist nicht als Massnahme anrechenbar. Das war bereits in der Vergangenheit ein Fehlanreiz (das Unternehmen kann nichts ans Ziel anrechnen, wenn es sich an die Fernwärme anschliesst) und sollte korrigiert werden. Wenn sich ein Unternehmen z.B. an einen Seewasserverbund anschliesst, ist diese Massnahme nicht anrechenbar und es muss eine hohe Sanktion zahlen, auch wenn es



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

CO2-frei wird. Für viele Unternehmen (bspw. in der Stadt Zürich) ist der Anschluss an einen Verbund die einzige mögliche Massnahme zur Substitution von Gas/Öl.

Art. 66a Abs. 3

3 Für die Festlegung des Treibhausgaseffizienzziels oder des Massnahmenziels werden alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu ~~sechs~~ vier Jahren berücksichtigt. Bei Infrastrukturmassnahmen, insbesondere bei Massnahmen an Gebäuden, an langlebigen Anlagen und an Anlagen, die auf mehrere Produkte oder Prozesse ausgerichtet sind, gilt eine Amortisationsdauer von bis zu ~~zwölf~~ acht Jahren.

Kommentar:

Die ist eine Verschärfung gegenüber der bisherigen Verminderungsverpflichtung. Diese Verschärfung verhindert den Einstieg der Unternehmen in den Zielvereinbarungs-Prozess, dies entgegen den Absichten von Parlament/Gesetzgeber, welche eine Öffnung des Prozesses für alle Unternehmen beabsichtigen. Ziel muss sein, möglichst viele Unternehmen für den Zielvereinbarungs-Prozess zu gewinnen, damit die Unternehmen nebst der Verminderungsverpflichtung für weitere Massnahmen sensibilisiert werden können. Die Payback-Zeiten sind keine statischen Grössen. Einerseits sind die Energiepreise derzeit hoch und andererseits gibt es Kostendegressionen bei den Massnahmen, was beides bei Beibehaltung der Payback-Zeiten bereits zum mehr umzusetzenden Massnahmen führt.

Art. 67

Eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel können die folgenden Betreiber von Anlagen eingehen:

- a. Betreiber, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von mindestens ~~500~~ 100 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben; oder
 - b. Betreiber, die nach Artikel 39 EnG18 die Rückerstattung des Netzzuschlags beantragen wollen.
-

Art. 68

Eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel können Betreiber von Anlagen eingehen, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von in der Regel maximal 1500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben.

Kommentar:

Art. 67 und 68: Die Grenzwerte in tCO₂ für die Modellwahl sind willkürlich gesetzt. Wenn sie auf Verordnungsstufe definiert werden, kann es keine Ausnahmen geben. Das führt dazu, dass Unternehmen mit der neuen Periode das Modell wechseln müssen, obwohl sie bisher sehr gut mit dem bisherigen Modell gefahren sind. Die Grenzwerte sind daher aus der Verordnung zu entfernen und auf Stufe Vollzugsmittelteilung zu regeln.

Ansonsten gilt es den Grenzwert für das Treibhausgaseffizienzziel auf mindestens 100 Tonnen zu definieren und den Grenzwert für das Massnahmenziel wie bisher mit «in der Regel» zu definieren.

Gerade im Bereich zwischen 100 bis 500 Tonnen CO₂eq pro Jahr gibt es eine hohe Anzahl an Unternehmen, die eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel eingehen können.



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

Art. 68a Abs. 2

(...)

2 Die Zielvereinbarung der Gemeinschaft nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG19 muss alle Standorte der beteiligten Betreiber, ~~jedoch höchstens 50 Standorte~~ umfassen.

Kommentar:

Die maximale Anzahl Standorte von 50 ist willkürlich und verhindert unter Umständen die Fortführung von gut funktionierenden und die Bildung von neuen, sinnvollen Emissionsgemeinschaften. Die Begrenzung ist aus der Verordnung zu streichen.

Art. 69 (neuer) Abs. 6

6 Zielvereinbarungen resp. Verminderungsverpflichtungen werden grundsätzlich innerhalb von maximal 3 Monaten nach deren Einreichung durch den Anlagenbetreiber auditiert.

Kommentar:

Für die Einhaltung einer Verminderungsverpflichtung sind bei den Unternehmen zunehmend grössere, aus der Unternehmensstrategie abgeleitete, Investitionen notwendig. Dies setzt Planungs- und Investitionssicherheit voraus. Diese ist nicht gegeben, wenn Zielvereinbarungen erst irgendwann innerhalb ihrer 10 Jahre-Laufzeit auditiert werden. Eine Verminderungsverpflichtung muss unbedingt bis spätestens 3 Monate nach ihrer Einreichung auditiert werden. Eine spätere, nachträgliche Korrektur oder rückwirkende Anpassung einer Verminderungsverpflichtung durch das BAFU muss ausgeschlossen werden.

Art. 72b

~~Der Dekarbonisierungsplan muss von einer registrierten Beraterin oder einem registrierten Berater nach Artikel 9 der Klimaschutz-Verordnung vom xx.yy.zzzz verifiziert werden.~~

Kommentar:

Der Artikel 72b soll gestrichen werden. Das BAFU/BFE muss die Dekarbonisierungsfahrpläne selbst verifizieren und nicht an Dritte (Kosten zu Lasten der Unternehmen) auslagern. Wenn Unternehmen diese Pläne mit Unterstützung von zertifizierten Beratern (nicht nur von der EnAW oder act) erstellen, sollten diese qualitativ genügend sein und ein Verifizieren nicht viel Aufwand verursachen (vgl. Verifizierung der Zielvereinbarung durch das BAFU). Ansonsten würde die Verwaltung die Berater bestimmen (Registrierung), aber die Unternehmen würden die Verifizierung bezahlen müssen, was nicht akzeptabel ist. Falls der Dekarbonisierungsfahrplan von einem registrierten Berater auf Kosten des Unternehmens (siehe Begleitbericht) verifiziert werden müsste, wäre das wieder eine zusätzliche Hürde.

Art. 72d Bst. b

Nicht an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden:

(...)



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

b. Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe **für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e** gewährt wurden.

Kommentar:

Diese Formulierung schliesst sämtliche Finanzhilfen aus, auch z.B. von Gemeinden und Kantonen oder privatwirtschaftlichen Stiftungen/Organisationen. Das ist weder verständlich noch nachvollziehbar. Daher sollte sie auf Finanzhilfen für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e beschränkt werden.

Zur praktischen Umsetzung: Da Massnahmen, für die eine Finanzhilfe für neuartige Technologien und Prozesse gemäss Artikel 6 KIG gewährt wurde, nicht in die Definition des Verminderungsziels einfließen, bzw. aus diesem Ziel entfernt werden, sollte die notwendige Flexibilität für Unternehmen geschaffen werden, die sich zu einem späteren Zeitpunkt für eine solche Förderung entscheiden. In Anbetracht der dynamischen Entwicklungen in der Technologie sowie der sich ständig ändernden Marktbedingungen ist es für Unternehmen unerlässlich, ihre Fahrpläne und Verminderungsverpflichtungen möglichst flexibel anpassen zu können. Dies ermöglicht ihnen, auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse, technische Fortschritte oder Änderungen in der regulatorischen Umgebung zu reagieren. Letztlich unterstützt diese Flexibilität nicht nur die Unternehmen selbst, sondern auch die Erreichung übergeordneter Umweltziele, indem sie Anreize für Innovation und nachhaltige Entwicklung schafft.

Art. 72e

1 Hat ein Betreiber das in der Verminderungsverpflichtung festgelegte Treibhausgas-effizienz- oder Massnahmenziel in der Zeitspanne 2025–2030 **oder 2030-2040** nicht erreicht, so kann er sich auf Gesuch hin nationale und internationale Bescheinigungen im Umfang von ~~2.5~~ **4.5** Prozent der Treibhausgasemissionen der Jahre 2025–2030 **oder 2030-2040** an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung anrechnen lassen.

Kommentar:

Ein flexibler Mechanismus zur Zielerreichung in Form von Anrechnung von Bescheinigungen ist nur bis 2030 möglich. Ein solcher Mechanismus muss auch für die Teilperiode 2030-2040 eingebaut werden. Ferner ist nicht nachvollziehbar, warum der bisherige Wert von 4.5 Prozent auf 2.5 Prozent reduziert werden soll. Flexibilität für Unternehmen ist dabei wichtig und entscheidend.



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

Art. 73a Abs. 1 Bst. c

c. in den Anlagen für die Tätigkeit im Regelbetrieb keine fossilen ~~Brennstoffe~~ Regelbrennstoffe mehr energetisch genutzt werden;

Kommentar:

Das Austrittskriterium soll nur für die eingesetzten Regelbrennstoffe gelten. Fossile Brennstoffe, wie beispielsweise Lösungsmittel oder Destillationsrückstände, die als Nebenprodukte in der Produktion anfallen und fachgerecht durch eine Verbrennung entsorgt werden müssen, sollten in Bezug auf die Entlassung von einer Verpflichtung zur Emissionsminderung eine Sonderbehandlung erfahren und von Artikel 73a Absatz 1 Buchstabe c ausgenommen werden. Dies betrifft auch die thermische Behandlung von VOC. Dies liegt daran, dass sie – im Gegensatz zu herkömmlichen Regelbrennstoffen – nicht einfach durch umweltfreundlichere Alternativen ersetzt werden können. Der Grund dafür ist, dass Ersatzbrennstoffe nicht primär zur Energiegewinnung hergestellt werden, sondern als unvermeidliche Nebenprodukte industrieller Prozesse entstehen. Eine thermische Verwertung dieser Stoffe ist deshalb die einzige sinnvolle Möglichkeit, diese Produktionsreste im Rahmen der Entsorgung zu nutzen.

Art. 92f Abs. 1 (neuer) Bst. c.

b. Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internationale Bescheinigungen aus.

Kommentar:

Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Art. 127f

Das BAFU zahlt die Finanzhilfen ~~nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus~~ bei Umsetzungsbeginn der Massnahme ganz oder zumindest teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen wieder an das BAFU zurückerstattet.

Kommentar:

Die vorgeschlagene staatliche Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen, welche am EHS teilnehmen müssen, wird begrüsst. Diese Initiative unterstützt und fördert die bereits laufenden Diskussionen und Arbeiten innerhalb der Schweizer Industrie für geeignete Massnahmen und die praktische Umsetzung in den Werken. Allerdings stellt sich die Auszahlung der Finanzhilfen erst bei Vorlage eines Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme als unglücklich dar, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind.

In Anbetracht der bei unseren Mitgliedunternehmen benötigten Investitionssicherheit schlagen wir die obenstehende Änderung des Artikels 127f bezüglich der Auszahlung



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

(oder zumindest Teilauszahlung) der Finanzhilfen für Massnahmen zur Dekarbonisierung vor. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Berücksichtigung unseres Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VTS

Marco Wackerlig
Präsident

Melanie Saner
Geschäftsführerin

eFuel Alliance e.V. • Unter den Linden 10 • 10117 Berlin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat Albert Rösti

Vernehmlassungsantwort der eFuel Alliance zum CO₂ Gesetz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Albert Rösti,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen sowie dem Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) Stellung nehmen zu können.

Die eFuel Alliance ist eine Interessengemeinschaft, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und für deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 180 Unternehmen, Verbraucherorganisationen und Verbände entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion in 17 Ländern weltweit – darunter auch der Schweiz. Wir stehen für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle relevanten Emissionsminderungslösungen. Wir bekennen uns klar zu mehr Klimaschutz und wollen erreichen, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz breiter anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO₂-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen. Mehr Informationen können Sie unserer Homepage entnehmen: <https://www.efuel-alliance.eu/de/>

Im Folgenden benennen wir den jeweiligen Abschnitt und begründen unsere vorgeschlagene Änderung:

Art. 26a – Verminderung durch Erdgas, Biogas und erneuerbare flüssige Treibstoffe

Originaltext:

Art. 26a Verminderung durch Erdgas und Biogas

1 Bei Fahrzeugen, die mit einem Treibstoffgemisch aus Erdgas und Biogas betrieben werden können, wird der Prozentsatz des anerkannten biogenen Anteils nach Artikel 12a Absatz 2 der Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017¹² als Verminderung der CO₂-Emissionen berücksichtigt.

Änderungsvorschlag:

eFuel Alliance e.V.

Hauptstadtbüro:
Unter den Linden 10
10117 Berlin

Büro Brüssel:
De Crayer Straat 7, Rue de Crayer 7
1000 Brüssel

T +49 (0)30 700 140 313
F +49 (0)30 700 140 150
E info@efuel-alliance.eu
www.efuel-alliance.eu

Vertreten durch:
Dr. Monika Griefahn
Vorsitzende

Ralf Diemer
Geschäftsführer gem. § 30 BGB

Bankverbindung:
IBAN: DE94 2007 0000 0090 6065 00
BIC: DEUTDEHHXXX

Vereinsregister:
Amtsgericht Hamburg
Registernummer: VR 24403

EU-Transparenz-Registernummer:
312446938719-11

*Art. 26a Verminderung durch Erdgas und Biogas **und anderen erneuerbaren synthetischen Treibstoffen***

*1 Bei Fahrzeugen, die mit einem Treibstoffgemisch aus Erdgas und Biogas **und anderen erneuerbaren synthetischen Treibstoffen** betrieben werden können, wird der Prozentsatz des anerkannten biogenen **und synthetischen** Anteils nach Artikel 12a Absatz 2 der Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017¹² als Verminderung der CO₂-Emissionen berücksichtigt. **Bei Fahrzeugen, die mit einem Treibstoffgemisch aus fossilen und erneuerbaren Treibstoffen** betrieben werden können, wird der jährlich zu bestimmende Marktanteil der erneuerbaren Treibstoffe als Verminderung der CO₂-Emissionen berücksichtigt.*

Begründung:

Wir empfehlen im Sinne eines Technologie-offenen Wettbewerbs die Regelung zur CO₂ Reduktion für Erdgas und Biogas auf alle nachhaltigen Treibstoffe zu erweitern. Auch bei flüssigen Treibstoffen wird mit der Zeit ein höherer Anteil erneuerbarer Energie vorhanden sein. Es wäre nur logisch diesen auch in der Ermittlung des CO₂ Wertes von Neufahrzeugen zu berücksichtigen.

Art. 26b Abs. 2 – Definition von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Originaltext:

Als erneuerbare synthetische Treibstoffe nach Artikel 11a des CO₂-Gesetzes gelten erneuerbare Treibstoffe, die:

- a. unter Verwendung anderer erneuerbarer Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden; und*
- b. für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden.*

Änderungsvorschlag:

Als erneuerbare synthetische Treibstoffe nach Artikel 11a des CO₂-Gesetzes gelten erneuerbare Treibstoffe, die:

- a. Belege nach Artikel 3 Absatz 5 Buchstabe c der IBTV vorweisen können; und**
- b. für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden.

Begründung:

Als eFuel Alliance empfehlen wir den Einbezug nachhaltiger Biomasse. Fortschrittliche Biokraftstoffe aus Reststoffen sollten ebenso angerechnet werden wie eFuels. Fortschrittliche Biokraftstoffe stehen nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und sind bereits verfügbar. Gerade in der Anfangszeit stehen eFuels noch nicht ausreichend zur Verfügung. Nachhaltige Biokraftstoffe wie HVO100 leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Als Orientierung geeigneter Biomasse empfehlen wir Anhang IX der Renewable Energy Directive ((EU) 2018/2001). Im Anhang 1 der IBTV für die Belege für das Inverkehrbringen von massenbilanzierten erneuerbaren

oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen wird ebenfalls auf Anhang IX der Richtlinie (EU) 2018/2001 verwiesen. Wir werden es begrüßen, wenn man sich die Definition geeigneter Kraftstoffe auf diesen Anhang beziehen würde.

Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Originaltext:

$$\text{RedST} = \text{ST} * \text{EFref} * 1\,000\,000 / \text{FL} \text{ g CO}_2/\text{km}$$

RedST: Die berücksichtigte CO₂-Verminderung durch die Anrechnung jeweils eines Typs von synthetischem Treibstoff als Summe in g CO₂/km

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92a, in kWh enthaltener Energie

EFref: Der Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs nach Anhang 10, umgerechnet in t CO₂/kWh

FL: Die durchschnittliche Lebensfahrleistung in Kilometer: 220 000 Kilometer

Änderungsvorschlag:

$$\text{RedST} = \text{ST} * \text{EFref} * 1\,000\,000 / \text{FL} \text{ g CO}_2/\text{km}$$

RedST: Die berücksichtigte CO₂-Verminderung durch die Anrechnung jeweils eines Typs von synthetischem Treibstoff als Summe in g CO₂/km

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92a, in kWh enthaltener Energie

EFref: Der Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs nach Anhang 10, umgerechnet in t CO₂/kWh

*FL: Die durchschnittliche Lebensfahrleistung in Kilometer: **160 000** Kilometer*

Begründung:

Wir empfehlen eine Reduktion der Laufleistung. 220.000 km ist eine unrealistisch hohe Laufleistung für Pkws. Die technische Mindestlaufleistung in der europäischen Typzulassung sind 160.000 km (Regulation (EC) No 692/2008 Annex VII (1.2)). Laut [europäischen Automobilverband ACEA](#) liegt die Laufleistung bei durchschnittlich 12.000 km pro Jahr. Das durchschnittliche Alter von Pkws sind 12 Jahre. Wir empfehlen folglich die technische Mindesthaltbarkeit als Richtgröße.

Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

Originaltext:

$$\text{RedST} = \text{ST} * \text{EFref} * 1\,000\,000 / (\text{avgTL} * \text{AnzFzg}) \text{ g CO}_2/\text{tkm}$$

RedST: Die anrechenbare CO₂-Verminderung durch die Anrechnung jeweils eines Typs von synthetischem Treibstoff als Summe in g CO₂/tkm

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92a, in kWh enthaltener Energie

EFref Der Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs nach Anhang 10, umgerechnet in t CO₂/kWh

avgTL: Die durchschnittliche Lebenstransportleistung der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte. Sie entspricht dem nach den Anteilen der Untergruppen in der Neuwagenflotte gewichteten Durchschnitt der Werte der Untergruppen. Die Lebenstransportleistungen der einzelnen Untergruppen betragen:

4-UD: 2 430 000 tkm

4-RD: 3 744 000 tkm

4-LH: 10 878 000 tkm

5-RD: 12 051 000 tkm

5-LH: 24 012 000 tkm

9-RD: 6 898 500 tkm

9-LH: 21 708 000 tkm

10-RD: 10 506 000 tkm

10-LH: 22 149 000 tkm

Änderungsvorschlag:

*RedST = ST * EFref * 1 000 000 / (avgTL * AnzFzg) g CO₂/tkm*

RedST: Die anrechenbare CO₂-Verminderung durch die Anrechnung jeweils eines Typs von synthetischem Treibstoff als Summe in g CO₂/tkm

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92a, in kWh enthaltener Energie

EFref Der Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs nach Anhang 10, umgerechnet in t CO₂/kWh

avgTL: Die durchschnittliche Lebenstransportleistung der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte. Sie entspricht dem nach den Anteilen der Untergruppen in der Neuwagenflotte gewichteten Durchschnitt der Werte der Untergruppen. Die Lebenstransportleistungen der einzelnen Untergruppen betragen:

4-UD: 11 242 424 tkm

4-RD: 11 274 545 tkm

4-LH: 11 236 468 tkm

5-RD: 11 246 723 tkm

5-LH: 9 689 400 tkm

9-RD: 12 438 295 tkm

9-LH: 10 410 655 tkm

10-RD: 11 250 710 tkm

10-LH: 10 509 111 tkm

VEHICLE GROUP	ANNUAL MILEAGE	ASSUMED LIFETIME AFTER 7 YEARS OR 700.000 KM	AVERAGE PAYLOAD	MPW	TKM OVER LIFETIME
4-UD	60.000	420.000	2,65	0,10	11.242.424
4-RD	78.000	546.000	3,18	0,15	11.274.545
4-LH	98.000	686.000	7,42	0,45	11.236.468
5-RD	78.000	546.000	10,26	0,50	11.246.723
5-LH	116.000	700.000	13,84	1,00	9.689.400
9-RD	73.000	511.000	6,28	0,26	12.438.295
9-LH	108.000	700.000	13,40	0,90	10.410.655
10-RD	68.000	476.000	10,26	0,43	11.250.710
10-LH	107.000	700.000	13,84	0,92	10.509.111

Begründung:

Wir verstehen nicht, wie die Laufleistungen bei schweren Nutzfahrzeugen berechnet wurden. In der EU-Gesetzgebung wird eine Berechnungsgrundlage angeboten. Regulation (EU) 2019/1242 Annex I beschreibt die jährliche Laufleistung der Nutzfahrzeuge, die durchschnittliche Ladung und eine Laufzeit von max. 7 Jahre bzw. 700.000 km (was zuerst erreicht wird). Zusätzliche muss ein ‚weighting factor for mileage and payload (MPW)‘ berücksichtigt werden. Mit diesen Daten kommen wir auf andere Werte. Auch Frontier Economics in der [Ausarbeitung eines Crediting Systems für das deutsche Bundeswirtschaftsministerium](#) kommt auf diese Werte. Wir empfehlen einheitliche Werte der EU zu übernehmen.

Generelle Anmerkung zur Anlehnung an europäische Vorgaben insbesondere der Renewable Energy Directive ((EU) 2018/2001)

Wir würden abschließend gerne die Gelegenheit nutzen und auf einige Fehlentwicklungen in der Europäischen Union hinweisen. Die Wasserstoffziele der EU von 6 GW installierter Leistung in 2024 und 80 GW im Jahr 2030 sind in unerreichbarer Ferne gerückt. Förderprogramme wie H2 Global werden kaum genutzt, weil regulatorische Vorgaben zu streng sind. Insgesamt haben weniger als 1,8% aller Wasserstoffprojekte eine finale Investitionsentscheidung.

Ein Hauptgrund dieser Entwicklung sind strenge Produktionskriterien für grünen Wasserstoff und eFuels. Nach den sogenannten delegierten Rechtsakten der RED, müssen netzgebundene Produktionsanlagen eine Zusätzlichkeit (Strom aus Anlagen, die nicht älter als 36 Monate sind), zeitliche Korrelation (Stromproduktion und -verbrauch müssen monatlich bzw. ab 2030 stündlich ausgeglichen sein) sowie geographische Korrelation (gleiche Strompreiszone). In einem Brief des deutschen Wirtschaftsministers Robert Habeck an die EU Kommission gibt dieser zu, dass die Strombezugskriterien die Wasserstoffproduktionskosten um 2,4 € pro kg erhöhen (Siehe Artikel im [Tagesspiegel](#)).

Darüber hinaus dürfen industrielle CO₂ Punktquellen nur bis 2041 genutzt werden und CO₂-Quellen außerhalb von Europa müssen in einem effektiven CO₂-Bepreisungssystem sein. Ein solches System existiert außerhalb von Europa nicht und macht die Nutzung von nicht vermeidbaren industriellen Punktquellen z.B. der Zement- oder Stahlindustrie unbrauchbar. Stattdessen nur auf biogene Quellen oder Direct-Air-Capturing zu setzen, macht die Produktion deutlich teurer.

Die Schweiz kann hier aus den Fehlern der EU lernen und pragmatischere Produktionsbedingungen setzen. In unserem [Positionspapier](#) zu den Herausforderungen des Markthochlauf von eFuels geben wir pragmatische Vorschläge.

Vielen Dank für die Möglichkeit einer Stellungnahme. Bei Fragen oder Anmerkungen stehen wir Ihnen gerne als Ansprechpartner zur Verfügung. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns auf Ihren Verbändevertreiter aufnehmen könnten.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Tobias Block (HSG)

Herr Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher des eidgenössischen Departements für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus West
3003 Bern

Versand via E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich-Flughafen, 17. Oktober 2024

Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung, CO₂V).

SWISS nimmt das Thema Klimaschutz sehr ernst und hat sich ambitionierte CO₂-Ziele gesetzt: wir planen bis 2030 unsere CO₂-Emissionen gegenüber 2019 um 50 Prozent zu reduzieren und im Jahr 2050 – im Einklang mit der Klimastrategie der Schweiz – auf Netto-Null zu senken.

SWISS treibt seit Jahren umfassende CO₂-Reduktionsmassnahmen voran. Innerhalb der letzten Dekade hat SWISS mehrere Milliarden Franken in die Modernisierung ihrer Flotte investiert. Moderne Flugzeuge sind derzeit der effektivste Weg, CO₂ zu reduzieren. Sie emittieren auf der gleichen Strecke bis zu 25 Prozent weniger CO₂ als ihre Vorgängermodelle. Ebenfalls zu einer deutlichen Reduktion von CO₂-Emissionen führen optimierte Flugrouten und Flugverfahren. Eine von SWISS initiierte Initiative am Flughafen Zürich minimiert beispielsweise Warteschleifen (Holdings) um 95 Prozent und verkürzt die Anflugrouten um durchschnittlich 30 Prozent, was zu deutlichen Treibstoffeinsparungen führt.

Der Schlüssel für einen nachhaltigeren Luftverkehr liegt aber in der Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen, sogenannten Sustainable Aviation Fuels (SAF). Die herausragende Rolle von SAF zur Erreichung der Klimaziele im Luftverkehr ist durch umfassende internationale Studien sowie auch dem Bundesratsbericht „CO₂-neutrales Fliegen bis 2050“¹ bestätigt.

Der Fokus der Anstrengungen von SWISS liegt auf der Reduktion der Emissionen des eigenen Betriebs. Ergänzend setzt SWISS auf Investitionen in Klimaschutzprojekte. Sie sind kein Ersatz für Emissionsreduktionen im eigenen Unternehmen, stellen jedoch einen Klimaschutzbeitrag ausserhalb der Wertschöpfungskette sicher und sind ein zentrales Element in der langfristigen Klimaschutzstrategie von SWISS. Die Luftfahrt und SWISS werden für die Erreichung der Netto-Null-Ziele auf Investitionen in Klimaschutzprojekte sowie den Einsatz von Negativemissionstechnologien (technologisch sowie biologisch) angewiesen sein. Entsprechend erachtet es SWISS als wichtig, diese Form der Klimaschutzbemühung zu fördern und entsprechende Technologien voranzutreiben.

¹ CO₂-neutrales Fliegen bis 2050. Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 21.3973 der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats vom 24.08.2021. Bundesrat, 21.2.2024.

1) Allgemeine Bemerkungen zu den Massnahmen im Luftverkehr

1.1 Effektivität durch internationale Mechanismen

Luftverkehr ist ein internationales Geschäft. Weltweit operieren derzeit ca. 1'500 Fluggesellschaften eine Flotte von mehr als 23'000 Flugzeugen. Flugzeughersteller haben eine Bestellliste von mehr als 2'300 Flugzeugen für die nächsten Jahre. Etwa 80 Prozent der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs resultieren von Flügen auf Strecken von mehr als 1'500 km. Für effektive Klimaschutzmassnahmen im Luftverkehr gilt es international koordinierte Massnahmen voranzutreiben.

Die Schweiz hat sich über die UN Organisation ICAO dafür eingesetzt, dass die CO₂-Emissionen bis 2030 global um 5 Prozent durch SAF reduziert werden sollen. SWISS erachtet das UN-Ziel als sehr wesentlichen Schritt, um die Emissionen des Luftverkehrs global zu reduzieren. Gleichzeitig wird eine globale SAF-Beimischpflicht für fairere Wettbewerbsbedingungen sorgen. SWISS würde es sehr begrüessen, wenn sich die Schweiz international für einen weiteren Ausbau von globalen Massnahmen zur Erreichung des Netto-Null-CO₂-Ziel im Luftverkehr einsetzen würde. Die International Civil Aviation Organization ICAO hat in der 41. Versammlung die «long-term global aspirational goals (LTAG)»² verabschiedet, welche mit der Schweizer Zielsetzung in Einklang.

1.2 Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit

Fluggesellschaften müssen wettbewerbsfähig sein, um Investitionen in Klimaschutz stemmen zu können. Das CO₂-Gesetz sieht für den Luftverkehr durch die Anpassung des Emissionshandelssystems (EHS), sowie die Einführung der SAF-Beimischpflicht für erneuerbare Treibstoffe weitreichende Neuerungen vor.

Die neuen gesetzlichen Auflagen werden für SWISS zu Mehrkosten in dreistelliger Millionenhöhe führen. Die geltenden Marktmechanismen und der scharfe internationale Wettbewerb erlauben es SWISS nicht, die Kosten durch Preiserhöhungen vollständig auf ihre Kunden zu überwälzen, weshalb Kostennachteile gegenüber aussereuropäischen Fluggesellschaften entstehen, die nicht gleichermassen von den Auflagen betroffen sind.

Gemäss Art. 16a Abs. 4 des geltenden CO₂-Gesetzes ist der Bundesrat aufgefordert, zu verhindern, dass Fluggesellschaften, nicht kumulativ mehreren Systemen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen unterliegen und so unter einer Mehrfachbelastungen leiden. Im vorliegenden Entwurf der CO₂-Verordnung wird das nicht adressiert. SWISS würde es ausserordentlich begrüessen, wenn der gesetzliche Auftrag nun auch in der Verordnung umgesetzt wird.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Fluggesellschaften zu erhalten, gilt es deshalb die CO₂-Verordnung so auszugestalten, dass die Effektivität der Mechanismen maximiert und gleichzeitig Wettbewerbsnachteile für den Luftverkehrsstandort Schweiz sowie die heimischen Fluggesellschaften minimiert werden.

² Resolution A41-21: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection — Climate change https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_change.pdf

1.3 Förderung von SAF

SWISS begrüsst den klaren Fokus der Schweizer Klimapolitik auf die Förderung von erneuerbaren Treibstoffen mit dem geplanten Gleichschritt mit der EU bei der Einführung der SAF-Beimischpflicht sowie dem Aufbau eines gezielten Förderrahmens.

a) Beimischpflicht

Die Einführung der SAF Beimischpflicht bringt für Treibstoffimporteure sowie Fluggesellschaften substantielle Neuerungen mit sich –vom Aufbau der Logistik und der physischen Beschaffung über die Sicherstellung der Nachhaltigkeitsdeklaration bis hin zur Berichtspflicht gegenüber den Behörden im In- und Ausland.

Um die Effektivität der Beimischpflicht zu gewährleisten und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Fluggesellschaften zu erhalten, gilt es Massnahmen zu treffen, welche Kostenvorteile für aussereuropäische Fluggesellschaften sowie eine Verlagerung von Verkehrsströmen und CO₂-Emissionen verhindern. Bleiben solche aus, werden Anreize geschaffen über nicht-europäische Drehkreuze zu fliegen, wodurch Mehremissionen entstehen und negative Folgen für den Wirtschafts- und Tourismusstandort bringen.

Um Transportkosten sowie unnötige CO₂-Emissionen zu vermeiden, ist ein Zertifikatshandel (ein sogenanntes "Book & Claim" System) nach Vorbild des Strommarktes zu etablieren, damit SAF unabhängig vom Ort der Vertankung angerechnet werden kann. Vor diesem Hintergrund erachtet SWISS die Vorschrift bezüglich einer physischen Beimischpflicht an den Landesflughäfen obsolet. Dies entsprechend der Regelung unter dem UN-Instrument CORSIA, das eine Anrechenbarkeit unabhängig des Orts der Nutzung ermöglicht.

b) Fördermechanismus

SAF ist derzeit zwischen vier bis sechs Mal teurer als fossiler Treibstoff. Bereits heute macht der Treibstoff bei Fluggesellschaften etwa 30 Prozent der Betriebskosten aus. Eine Vervielfachung dieser Kosten durch den grossflächigen Einsatz von SAF ist für Fluggesellschaften nicht tragbar. Eine einfache Weiterverrechnung der Mehrkosten an die Passagiere ist aufgrund der bestehenden Marktmechanismen nicht möglich. Für Fluggesellschaften ist es wirtschaftlich deshalb nicht möglich im grossen Stil freiwillige Abnahmevereinbarungen für SAF einzugehen. Technologie-Pioniere und insbesondere neu auf den Markt tretende Anbieter von nachhaltigen Treibstoffen sind jedoch auf langfristige Abnahmevereinbarungen durch Fluggesellschaften angewiesen.

- ➔ Diese Ausführungen verdeutlichen, die Notwendigkeit, im Rahmen der neuen Förderstrategie des Bundes gezielte Anreize zu schaffen, um den Einsatz von SAF durch Fluggesellschaften auch über die gesetzlichen Anforderungen hinaus zu fördern, die Technologie voranzubringen und den Einsatz gezielt zu unterstützen.

c) SAF-Emissionsrechte

Mit dem CO₂-Gesetz wird eine signifikante Verschärfung des EHS beschlossen. Das CO₂-Gesetz schafft in Artikel 19a Absatz 4 die Grundlage, dass der Bundesrat den Einsatz von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen im EHS gesondert anrechnen kann. Im Entwurf der CO₂-Verordnung wird es jedoch verpasst, einen konkreten Mechanismus zu definieren. Gemäss erläuterndem Bericht wird sogenannte «SAF-Emissionsrechte» ab 2026 einzuführen.

Die EU plant zwischen 2024 und 2030 im Umfang von 20 Millionen Emissions-Rechte für die Nutzung von SAF zu vergeben, um die Skalierung und Nutzung von SAF zu unterstützen und Airlines zu animieren, in die Technologie zu investieren. Die Unterstützung für die verbleibende Preisdifferenz zwischen der Verwendung von fossilem Kerosin und dem förderfähigen Flugkraftstoff wird wie folgt berechnet:

- 1) 70% - Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen und zum Nulltarif bewertete fortschrittliche Biokraftstoffe.
- 2) 95% - Erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs, die gemäss Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die in der Luftfahrt verwendet werden und für die der Emissionsfaktor Null gilt.
- 3) 100% - Förderfähige Kraftstoffe, die nicht aus fossilen Brennstoffen gewonnen werden, die auf Flughäfen auf kleinen Inseln, Flughäfen, die nicht gross genug sind, um als Unionsflughäfen im Sinne von ReFuelEU zu gelten und auf Flughäfen in einer Region in äusserster Randlage.
- 4) 50 % - Förderfähige Kraftstoffe, die nicht aus fossilen Brennstoffen gewonnen werden, welche nicht durch die Punkte 1) bis 3) abgedeckt sind.

➔ Um hier keinen weiteren Wettbewerbsnachteil zu schaffen, sollte die Schweiz gleichzeitig mit der Einführung der Beimischpflicht eine SAF Incentivierung analog zur EU mit analogen Kriterien etablieren.

1.4 Emissionsangaben

SWISS erachtet Transparenz bezüglich der Emissionen des Luftverkehrs und eine damit zusammenhängende Standardisierung zur Berechnung der Emissionen als zentralen Schritt in der Transformation hin zu einem nachhaltigeren Luftverkehr. Vor diesem Hintergrund begrüsst SWISS diesbezügliche Initiativen grundsätzlich. Zentral dabei ist, dass Emissionsangaben auf international anerkannten und wissenschaftlich fundierten Berechnungsmethoden basieren und CO₂-Minderungsmassnahmen – wie die Nutzung von modernen Flugzeugen und SAF – eingerechnet werden. Der Grundstein wurde mit dem auf wissenschaftlichen Erkenntnissen fundierten Emissionshandelssystem der CO₂-Emissionen geschaffen.

SWISS ist sich bewusst, dass die Klimawirkung des Luftverkehrs sowohl aus CO₂- als auch aus Nicht-CO₂-Emissionen resultiert. Derzeit gibt es jedoch noch keine wissenschaftliche etablierte Methode, um die Klimawirkung der sogenannten Nicht-CO₂-Emissionen und die unterschiedliche zeitliche Wirkung von CO₂ und Nicht-CO₂-Effekten abzubilden. Es existiert keine Metrik, die den Nicht-CO₂-Effekt eines einzelnen Fluges beziffern könnte, gleichzeitig generiert nicht jeder Flug die gleichen Wirkungen. Ein einfacher Multiplikator, der auf die CO₂-Emissionen angewandt wird, ist untauglich, um der Komplexität des Phänomens gerecht zu werden. CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen, wie auch ihre Wirkungen, sind nicht proportional zueinander.

Die allfällige Klimawirkung von Nicht-CO₂-Emissionen hängt unter anderem von den atmosphärischen Bedingungen, dem Breitengrad, der Temperatur, der Luftfeuchtigkeit, der Flughöhe sowie vom verwendeten Treibstoff ab (fossil vs. SAF). Sogar bei fossilem Kraftstoff bestehen Unterschiede, da die Zusammensetzung des Erdöls variiert; weiter hat die Triebwerkscharakteristik einen Einfluss.

Aus diesem Grund spricht sich SWISS dafür aus, dass Nicht-CO₂-Emissionen und CO₂-Emissionen bei der Deklaration, beim Monitoring ihrer zeitlichen Entwicklung und bei der Planung von Massnahmen getrennt voneinander betrachtet werden. Auch Akademie der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT/ProClim)³ warnt, dass die Anwendung von generellen Umrechnungsfaktoren nicht sachgerecht ist und für die Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen zu Fehlanreizen führen kann.

SWISS unterstützt die Forschung bestmöglich, ihre Forschungsanstrengungen im Bereich Non-CO₂-Emissionen zu intensivieren. SWISS und die Lufthansa Group beteiligen sich an Forschungsprojekten, welche speziell darauf abzielen, Nicht-CO₂-Klimaauswirkung sowie Minderungsmassnahmen zu identifizieren, zu untersuchen und zu bewerten.

³ Neu U. SCNAT (2021). Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima. Swiss Academies Communications: https://api.swiss-academies.ch/site/assets/files/30858/communications_flugverkehr_de_v2.pdf

1.5 Förderung von Massnahmen im Luftverkehr

SWISS begrüsst den geplanten Ausbau der Förderung von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr sowie die Erarbeitung einer Förderstrategie mit Fokus auf nachhaltige Treibstoffe (SAF). Insbesondere die innovativen Ansätze für synthetischen Treibstoff stehen vor besonders grossen Markteintrittshürden, da die erforderlichen Investitionen erster Anlagen sehr hoch sind und Kleinanlagen üblicherweise nicht wirtschaftlich produzieren können. Eine Förderung von synthetischen Treibstoffen wird als zwingend notwendig erachtet, um das technologische Risiko bei der Entwicklung zu senken und effiziente und wirtschaftliche Herstellungspfade zu etablieren. Bleibt eine solche Förderung aus, ist das Risiko eines Lock-ins auf biogene Treibstoffe, welche nur beschränkt skalierbar sind, gross. Dies würde eine Verzögerung von Emissionsreduktionen bedeuten. Vor diesem Hintergrund begrüsst SWISS die Absicht des Bundes, die Kommerzialisierung von synthetischen Treibstoffen besonders fördern zu wollen.

Gemäss erläuterndem Bericht sollen, wo immer möglich, Bürgschaften zum Einsatz kommen. Darlehen und A-fonds-perdu Beiträge seien nur beschränkt vorgesehen. SWISS erachtet Bürgschaften als sehr wichtiges Instrument, um insbesondere Demonstrationsanlagen sowie erste industrielle Produktionsstätten für erneuerbare synthetische Treibstoffe beim Markteintritt zu unterstützen. Diese innovativen Ansätze stehen vor besonders grossen Markteintrittshürden, da die erforderlichen Investitionen erster Anlagen sehr hoch sind und Kleinanlagen nicht wirtschaftlich produzieren können.

Bürgschaften sowie Darlehen unterstützen Fluggesellschaften jedoch nicht dabei, alternativen Treibstoff zu nutzen, oder Verbesserungen im Flugbetrieb oder an den Flugzeugen umzusetzen. Gleichzeitig bedeutet eine Förderung von Pilot- und Demonstrationsprojekten für alternativen Treibstoff nicht, dass die Abnahme der Treibstoffe durch Fluggesellschaften erleichtert wird. SAF kostet derzeit etwa vier bis sechs Mal mehr als fossiler Treibstoff. Synthetische Treibstoffe werden zu Beginn nochmals deutlich teurer sein und die Preise werden mehr als den Faktor zehn betragen. Angesichts dieser Kosten wird deutlich, dass der Einsatz von SAF durch Fluggesellschaften gefördert werden muss. SWISS erachtet es deshalb als absolut wesentlich, dass der Bund ganzheitliche Produktions- und Abnahmekonzepte unterstützt und sicherstellt, dass die Förderung auch bei den Endabnehmern ankommt.

SWISS würde es weiter sehr begrüssen, wenn die neue Förderstrategie Massnahmen zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs bzw. des CO₂-Austosses gemäss Entwurf der CO₂-Verordnung (Art. 127h Abs. 1 b und c) unterstützten würde und damit Anreize schafft, dass Fluggesellschaften ihren Fussabdruck über die gesetzlichen Vorgaben hinaus reduzieren. Die bisherigen Möglichkeiten im Rahmen der Spezialfinanzierung Luftverkehr greifen hier zu kurz und bieten kaum Hand bei CO₂-Reduktionsprojekten. Um dem Förderanspruch gemäss CO₂-Gesetz und Verordnung nachzukommen braucht es neue griffige Ansätze, die eine gezielte Wirkung entfalten.

Die EU fördert im Rahmen ihres SESAR Programms verbesserte Flugverfahren sowie Effizienzsteigerungsmassnahmen von Airlines, welche zu einer Treibstoff- bzw. CO₂-Einsparung führen. Dies unter der Prämisse, dass die Konzepte auch von anderen Airlines angewandt werden können. Eine analoge Umsetzung in der Schweiz würde Fluggesellschaften gezielt unterstützen, Massnahmen voranzutreiben. Werden keine Projekte unterstützt, welche den Treibstoffverbrauch reduzieren, erschliesst sich uns nicht, wie der Bund Initiativen gemäss Art. 127h Abs. 1 b und c fördern möchte.

Des Weiteren erachten wir nachfolgende Kriterien als zentral um das Förderprogramm für die Industrie gewinnbringend aufzusetzen: einfacher administrativer Prozess, transparente Förderkriterien und -Quote sowie kurze Evaluationsfristen und Durchführung der Vorstudie (max. 6 Monate, unterjährig analog Innosuisse).

2) Detailbemerkungen

Nachfolgend sind die aus Sicht von SWISS wichtigsten Anpassungsanträge für einzelne Artikel im Entwurf der revidierten CO₂-Verordnung aufgeführt.

Art. 14a Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Abs. 3 (ergänzt): Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und international etablierten Standards.

Begründung: SWISS erachtet eine Standardisierung zur Berechnung der Klimawirkung und diesbezügliche Transparenz als zentralen Schritt in der Transformation hin zu einem nachhaltigeren Luftverkehr. Vor dem Hintergrund der Internationalität des Luftverkehrs (Die Landesflughäfen Genf und Zürich werden von mehr als 50 ausländischen Fluggesellschaften bedient) weist SWISS auf die zwingende Notwendigkeit hin, für die Berechnung einen international anerkannten und harmonisierten Ansatz zu wählen, basierend auf wissenschaftlichen Grundlagen. So führt beispielsweise die EU ab 2025 ein Flight Emission Label ein. Von der Einführung eines Schweizer Standards wird dringend abgeraten.

Abs. 4 (ergänzt): Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn ein Emissionsrechner verwendet wird. Dieser Rechner muss auf gefestigten, wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie international etablierten Standards gemäss Absatz 3 basieren.

Begründung: Derzeit existiert noch kein wissenschaftlicher Konsens oder internationaler Standard, um die Klimawirkung der sogenannten Nicht-CO₂-Emissionen und die unterschiedliche zeitliche Wirkung von CO₂- und Nicht-CO₂-Effekten in einer einzelnen Kennzahl zum Ausdruck zu bringen.

Der Gesetzgeber verlangt Angaben von Emissionen. Diese können berechnet werden. Im Gegensatz dazu kann die Klimawirkung nicht berechnet, sondern im allerbesten Fall grob geschätzt werden. Die Quantifizierung der Klimawirkung ist noch Gegenstand aktueller wissenschaftlicher Debatte.

Die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse belegen, dass der Flugverkehr nebst CO₂ weitere klimawirksame Emissionen generiert. Deren Effekte – hauptsächlich durch Kondensstreifen und die Interaktionen von Stickoxiden mit der umliegenden Atmosphäre generiert – wirken kurzzeitig.

Der wissenschaftliche Fokus zur Erforschung von Nicht-CO₂-Emissionen sowie deren Effekte hat richtigerweise zugenommen. Ebenfalls laufen diverse Initiativen – insbesondere in der EU – um auf internationaler Ebene konsistente und transparente Werte für die Klimawirksamkeit von Flugreisen zu ermitteln. SWISS würde es begrüßen, wenn die Schweiz diese Bestrebungen aktiv unterstützen würde, um die Wissenschaft gezielt voranzubringen sowie eine gemeinsam international anerkannte Metrik zu etablieren.

Abs. 7 (neu): CO₂ Minderungen aus der Nutzung von erneuerbaren Treibstoffen, Verbesserungen im Flugbetrieb sowie Investitionen in Negativemissionen sollen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Begründung: SWISS begrüsst eine Sensibilisierung der Flugreisenden bezüglich der Emissionen des Luftverkehrs und erachtet es dabei als absolut wesentlich, dass Minderungsmaßnahmen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Es ist von zentraler Bedeutung, dass die Flugreisenden nicht nur über die zu erwartenden Emissionen aufgeklärt werden, sondern an gleicher Stelle auch Informationen erhalten, wie sie durch ihre Kaufentscheidung ihre Reise nachhaltiger gestalten können.

SWISS investiert Milliarden in die Modernisierung ihrer Flotte, treibt umfassende Massnahmen im Flugbetrieb voran und setzt auf die Nutzung von alternativem Treibstoff. Ergänzend setzen wir auf Investitionen in Klimaschutzprojekte sowie zunehmend auf Negativemissionstechnologien. SWISS setzt nebst erheblichen Eigeninvestitionen auch auf die freiwillige Beteiligung ihrer Kunden. Über verschiedene Angebote können Kunden zusätzlich alternativen Treibstoff erwerben, oder in Klimaschutzprojekte investieren. Dadurch erzielten CO₂-Minderungen müssen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Art. 92a Örtlicher Geltungsbereich

(ergänzt) Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf, wobei eine Anrechnung mittels Herkunftsnachweis möglich ist.

Begründung: Gerade zu Beginn der Skalierung, während die Produktionsmengen noch gering und die Versorgungskonzepte nicht etabliert sind, macht eine geografisch gebundene Nutzung von SAF keinen Sinn. Um erhebliche Transportkosten sowie unnötige CO₂-Emissionen zu vermeiden, gilt es für die Nutzung von SAF einen Zertifikatshandel (ein sogenanntes "Book & Claim" System) nach Vorbild des Strommarktes zu etablieren. Unter einem Book & Claim System wird die Nutzung von SAF über einen Zertifikatshandel möglich und bilanziell anrechenbar – unabhängig vom Ort der Betankung.

Ein solches Konzept würde grosse administrative und umweltbezogene Vorteile bieten. Die Schweiz sollte dabei ein anschlussfähiges System zur bilanziellen SAF-Anrechnung etablieren und sich mit der EU für die Schaffung eines gemeinsamen Book & Claim Systems einsetzen. Zentral dabei ist, ein administrativ einfaches System zu etablieren, welches über effektive Kontrollmechanismen verfügt sowie Betrug und Doppelzahlungen verhindert.

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweis

(ergänzt) Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während 24 Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.

Begründung: Im Rahmen des Emissionshandelssystem EHS sowie dem UN Klimainstrument CORSIA unterliegen Fluggesellschaften bis zum 31. März des darauffolgenden Jahres einer Berichtspflicht. Vor diesem Hintergrund sollten Herkunftsnachweise mindestens bis zu diesem Datum gültig sein, damit einerseits ein allfälliges Reporting der Herkunftsnachweise im Gleichschritt getätigt werden kann und andererseits die Herkunftsnachweise bis zur Freigabe der Behörden Gültigkeit haben.

Art. 127h Förderung von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Abs. d (neu): Die Erforschung, Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Minimierung der ganzheitlichen Klimawirkung unter Berücksichtigung der CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen.

Begründung: Die Reduktion der kurzlebigen Nicht-CO₂-Emissionen bzw. deren Effekte (zum Beispiel durch die Anpassung des Flug-Levels oder das Umfliegen von gewissen Gebieten) kann zu einer Zunahme der CO₂-Emissionen führen, welche über 100 Jahre in der Atmosphäre ihre Klimawirkung entfalten. Um die Klimawirkung des Luftverkehrs ganzheitlich zu reduzieren, gilt es die Erforschung sowie den Einsatz von Massnahmen, welche CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen und deren potenzielle Wechselwirkung berücksichtigen, voranzutreiben.

Anhang 2a (Art. 5 Abs. 1 Bst. a)

Ziff. 1 Bst. m 1. (ergänzt)

Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch: m. den Einsatz von qualitativ unzureichender Pflanzkohle; ausgenommen ist die Verwendung in Baumaterial, sofern eine entsprechende Qualität sowie nachhaltige Produktion der Pflanzkohle sowie eine ökologisch verträgliche Behandlung von Bauabfällen sichergestellt ist, und darüber hinaus sofern die fürs Inland geltenden Kriterien in vergleichbarer Form zur Anwendung kommen.

Begründung: Der Luftverkehr ist zur Erreichung der Klimaziele auf Investitionen in Klimaschutzprojekte angewiesen. SWISS begrüsst Massnahmen, die darauf abzielen, die Qualität sowie die Glaubwürdigkeit des CO₂-Marktes zu steigern und effektiven Klimaschutz über hochwertige sowie international skalierbare Initiativen zu fördern. Ein sicherer rechtlicher Rahmen sowie international anerkannte Mechanismen und Standards sind unserer Meinung nach wesentlich, um die Weiterentwicklung des CO₂-Marktes und damit effektiven Klimaschutz voranzutreiben.

SWISS setzt sich für Technologieoffenheit ein. Entsprechend ist ein pauschaler Ausschluss von Pflanzkohle-Projekten im Ausland kritisch zu hinterfragen. Ein Ausschluss sollte vielmehr von der Qualität der jeweiligen Projekte abhängen.

Wir danken für die Kenntnisnahme und die wohlwollende Prüfung unserer Bemerkungen und Anliegen. Gerne stehen wir für weitere Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Swiss International Air Lines AG



Melanie Heiniger
Head of Corporate Responsibility



Ronald Abegglen
Director Public Affairs
Advisor to the CEO

Kopie an:

– Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, Sektion Umwelt, Postfach, 3003 Bern



CH-3003 Bern, KMU-Forum

Per E-Mail

vnl-klima@bafu.admin.ch

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Worbentalstrasse 68
3063 Ittigen

Sachbearbeiter/in: mup
Bern, 17.10.2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere ausserparlamentarische Kommission hat sich an ihrer Sitzung vom 28. August 2024 mit dem Vernehmlassungsentwurf zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 befasst. Wir danken Herrn Alexandre Berset vom BAFU für seine Teilnahme an dieser Sitzung, an der er uns die KMU-relevanten Elemente der Vorlage vorgestellt hat.

Die neuen Ausführungsbestimmungen umfassen mehrere Erlasse: Einerseits die Revision der CO₂-Verordnung, der Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnregister, der Mineralölsteuerverordnung und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen geschaffen und es werden Änderungen der Gebührenverordnung BAFU vorgeschlagen. Unsere Kommission möchte sich in dieser Stellungnahme ausschliesslich zu den Bestimmungen der revidierten CO₂-Verordnung über die Verminderungsverpflichtung äussern.

Die Möglichkeit, sich durch eine Verminderungsverpflichtung von der CO₂-Abgabe zu befreien, soll neu grundsätzlich allen wirtschaftlich tätigen Unternehmen offenstehen, was wir ausdrücklich begrüssen. Gleichzeitig werden mit dem revidierten CO₂-Gesetz aber verschiedene Voraussetzungen verschärft. So muss im Rahmen der Verminderungsverpflichtung neu ein Dekarbonisierungsplan eingereicht werden. Anlagenbetreiber mit einer Verminderungsverpflichtung werden neu wieder von der Rückverteilung der CO₂-Abgabe ausgeschlossen. Eine vorzeitige Beendigung einer Verminderungsverpflichtung vor dem Jahr 2030 und in den Jahren 2031 bis 2040 wird nur möglich sein, wenn der Betreiber aufgrund höherer Emissionen neu am Emissionshandel teilnehmen muss oder im Regelbetrieb keine fossilen Brennstoffe mehr energetisch nutzt.

Bereits die bestehende Regulierung führt zu einer hohen administrativen Belastung der KMU. Diese wird durch das revidierte CO₂-Gesetz noch erhöht. Es besteht die Gefahr, dass

KMU-Forum

Holzlikofenweg 36, 3003 Bern
Tel. +41 58 464 72 32
kmu-forum-pme@seco.admin.ch
www.forum-kmu.ch

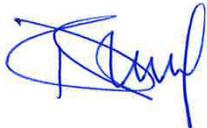
Grossunternehmen, für die v.a. der einmalige Initialaufwand leichter zu verkraften ist, gegenüber den KMU bessergestellt werden. Die Grossunternehmen erhalten dadurch einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den KMU, die relativ häufiger auf eine Verminderungsverpflichtung (wegen zu hoher Auflagen) verzichten müssen.

Die Mitglieder des KMU-Forums sind der Ansicht, dass die Regulierung in diesem Bereich nicht zu einer Benachteiligung der KMU führen darf. Sie fordern daher, dass die in der Verordnung festgelegten Anforderungen bezüglich Verminderungsverpflichtungen und Dekarbonisierungsplänen vereinfacht und KMU-kompatibler gestaltet werden.

Der Verordnungsentwurf sieht u.a. als Mindestanforderung für eine Verminderungsverpflichtung eine jährliche Treibhausgas-effizienzsteigerung von mindestens 2,5 Prozent vor, auch wenn das in der Zielvereinbarung festgelegte Treibhausgas-effizienzziel niedriger ist. Dies stellt aus unserer Sicht insbesondere für Unternehmen, die bereits in der Vergangenheit Massnahmen ergriffen haben ("first movers"), ein zu ambitionierter Absenkpfad dar. Es besteht das Risiko, dass ineffiziente Massnahmen umgesetzt werden müssen, welche sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen (KMU wie Grossunternehmen) auswirken können. Wir fordern daher die Streichung dieser Mindestanforderung von 2,5 Prozent.

Wir hoffen, dass unsere Empfehlungen Beachtung finden, stehen für Fragen gerne zur Verfügung und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen



Daniela Schneeberger
Co-Präsidentin des KMU-Forums
Nationalrätin, Vizepräsidentin
des Schweizerischen Gewerbeverbands



Martin Saladin
Co-Präsident des KMU-Forums
Leiter der Direktion für
Standortförderung des SECO

Dr. Ruedi Meier
Präsident energie-wende-ja
Bürglenstrasse 35
3006 Bern
ruedimeier@bluewin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

17. Oktober 2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Wir sind überzeugt, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützen sollte. Wir weisen — in Absprache mit der Umweltallianz — auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Ruedi Meier



Dr. Rolf Iten

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren. Die Zielsetzungen, die von der CO2V verfolgt werden, sind zum Teil klar ungenügend und setzen weder das CO2G noch das KIG richtig um. Die Abstimmung mit dem vom Volk beschlossenen KIG und entsprechenden Zielen und Massnahmen ist ungenügend. Eine korrekte Abstimmung würde auch weitergehendere Massnahmen implizieren. Die CO2V muss konsequent auf Absenkpfade ausgerichtet werden, welche die Ziele des CO2G und des KIG einhalten.

Ehrliche Einordnung zur Unvereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefer Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger:innen als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade, weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregulierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Detailkommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausgewiesen werden und somit der Industriesektor zweitgeteilt werden.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*

*d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;
d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4** des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV-Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwandes für Projektentwicklung und -monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. **Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;**

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (*autorisierte A6.4ER*) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit dreimal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten nicht, informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global des Ein- bis Dreifachen des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion mit erfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel auf S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfol-

gen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen, insbesondere bei Personenwagen, sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO₂G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügige ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweiz-spezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurrier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von CHF 152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f).

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt *arithmetisch gerundet*:

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder

b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen~~ ~~null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu. Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.***

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zuhanden der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage.

Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsument:innen weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2012~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt, wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und Wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob

die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO₂G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben. Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.*

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.
3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages *in der Schweiz* ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

*c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken, bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlich-

keit von z.B. Nicht-CO2-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe durch keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfungsbeitrag ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

1. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss." https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht-offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht, S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx..yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine

Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanziellen Hürden, sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7 des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichem Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoring-Konzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier zu finden:<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellte Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:~~

~~a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;~~

~~b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehrs, wo z.T. gar keine direkten Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich. Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des

Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen, ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Detailkommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies

zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungs-schäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unserem Vorschlag angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindes-tens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyk-lus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuer-rechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindes-tens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 16. Oktober 2024

Vernehmlassungsverfahren Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
Vernehmlassungsverfahren Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen
Brenn- und Treibstoffen
Stellungnahme von auto-schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit zur im Titel erwähnten Vernehmlassungsvorlage eine Stellungnahme abgeben zu können.

Unsere Stellungnahme haben wir in allgemeine Bemerkungen, Kernforderungen sowie in Detailausführungen (siehe Beilagen) gegliedert.

Allgemeine Bemerkungen

Die Schweizer Automobilwirtschaft stellt die drittgrösste Importwirtschaft unseres Landes dar. auto-schweiz ist die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure. Wir vertreten 38 Mitglieder, welche 59 Fahrzeugfabrikate von Personenwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen importieren und damit rund 4'000 Markenhändler bedienen. Der jährliche Einfuhrwert der Produkte unserer Mitglieder beträgt über 10 Milliarden Schweizer Franken. Es ist unser Auftrag und Ziel, die Interessen des Fahrzeughandels und der ganzen Automobilwirtschaft zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten.

Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes haben wir aktiv mitgewirkt und bekennen uns als gewichtiger Wirtschaftssektor zu den klimapolitischen Zielen, die der Souverän verabschiedet hat. Für uns steht somit ausser Frage, dass wir die Mobilität der Gesellschaft und Wirtschaft im Einklang mit dem Erhalt unserer Ressourcen und der Lebensqualität auf unserem Planeten ermöglichen wollen. Dass damit auch Veränderungen in der Antriebsform von Fahrzeugen einhergehen und es einen Zuwachs an Lösungen braucht, die emissionsarm oder emissionsfrei sind, erachten wir als selbstverständlich.

Mit dem vorliegenden Bericht und dem Verordnungsentwurf sind wir **nicht einverstanden und lehnen die Verordnung in der vorliegenden Form ab**. Die Regulierung gemäss der Vernehmlassungsvorlage würde schwerwiegende Folgen für unser Wirtschaftsbranche haben und weist inhaltliche Fehler auf, die einer grundlegenden Überarbeitung bedürfen. Mit unserer Stellungnahme unterbreiten wir **Hinweise, Forderungen und konstruktive Verbesserungsvorschläge** zur aktuellen Vernehmlassungsvorlage (Detailausführungen dazu in den Beilagen).

Unsere **Überlegungen** dazu sind wie folgt:

- 1. Emissionsziel 2023 erreicht:** Unserer Branche ist es **erstmalig gelungen**, im Jahr 2023 die Emissionszielwerte zu erreichen (vgl. https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.html#dokumente_content_bfe_de_home_effizienz_mobilitaet_co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen_jcr_content_par_tabs_1370381500).
- 2. Die Automobilwirtschaft trägt die Kosten:** Die Zielerreichung war nur möglich durch einseitige Bewerbung der emissionsfreien Fahrzeuge, Ausbau des Fahrzeugangebotes und Kostenträgerschaft für Restwertrisiken durch unsere Branche, Modellbereinigungen, Einschränkungen von Optionsvielfalt sowie Margenverluste bei emissionsarmen Antrieben. Bis zum jetzigen Zeitpunkt hat **unsere Industrie** weitestgehend die **Risiken** ohne irgendeine Form von staatlicher Unterstützung **getragen**. Wir stellen fest, dass der Gebrauchtwagenmarkt für reinelektrische Fahrzeuge noch nicht einwandfrei funktioniert und Kunden trotz bedeutend ausgeweiteter Garantiefrieten nicht genügend Vertrauen in die Systemlandschaft alternativer Antriebssysteme haben. Die Stillstandzeiten, die Kapitalbindung und die Abwertungen sind bei Steckerfahrzeugen ungleich höher im Vergleich zu herkömmlichen Antriebstechniken (derzeit grosse Restwertverluste bei Garagisten und Importeuren).
Auch die Vorausinvestitionen der Automobilwirtschaft (insbesondere Forschung und Entwicklung der Hersteller sowie der Zulieferindustrie) für die Ermöglichung einer Defossilisierung ist überaus kostenintensiv und wird es auch weiterhin bleiben, da ergänzende Produktangebote kontinuierlich aufgebaut werden (vgl. <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/spotting-green-business-opportunities-in-a-surgin-net-zero-world/transition-to-net-zero/road-mobility>).
- 3. Künstlich verteuerte BEV:** Seit Januar 2024 greift die vierprozentige Automobilsteuer auch auf reinelektrische Fahrzeuge und führt so zu einer **Verteuerung des Angebotes**. Diese Zusatzabgabe wirkt gerade in der Phase des Markthochlaufs stark hemmend und ist kontraproduktiv zu den klimapolitischen Zielsetzungen von Bund und Kantonen. Wir hatten schon zu früheren Zeitpunkten eingehend davor gewarnt, dass ein Markthochlauf der Steckerfahrzeuge mit einer zusätzlichen Besteuerung kaum erreicht werden kann.
- 4. Nachfragerückgang:** Seit Beginn dieses Jahres stellen wir eine grosse **Zurückhaltung der Kunden** fest beim Kauf neuer Fahrzeuge mit Elektroantrieb – bei Personenwagen und in noch grösserem Masse bei leichten Nutzfahrzeugen. Bei gleichbleibendem Verlauf ist die **CO₂-Zielerreichung 2024 und in den Folgejahren nicht realistisch**. Für 2025 braucht es für die Zielerreichung der neuen, anspruchsvolleren Zielwerte einen Anteil an BEV von über 30% und zusätzlich 11% PHEV. Diese Marktanteile zu erreichen ist im Moment in grösstem Masse unsicher. Das Vertrauen der Käufer fehlt, obwohl die Vielfältigkeit von Angeboten gegeben ist. Die Energieverfügbarkeit (Zeit, Ort und Geschwindigkeit) ist und bleibt eine Herausforderung für Mieter und Unternehmen. Diesen Punkt haben wir auch an der Veranstaltung Roadmap E-Mobilität vom 03.09.2024 thematisiert. Der Mangel an Kundenakzeptanz trifft die Automobilwirtschaft schwer, weil die Produktstrategien auf grössere Nachfrage ausgerichtet waren und diese nun deutlich geringer ausfällt als angenommen. Damit wird die Fahrzeugbranche – Stand heute – mit zukünftig hohen Sanktionen belastet. Es fehlt an einfachem, bezahlbarem und flächendeckend verfügbarem Energiezugang, um der Elektromobilität mehr Schwung zu verleihen.

5. **Kein Alleingang:** Aktuell kann die Automobilwirtschaft in der Schweiz trotz massivem und kontinuierlichem Ausbau von Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugangeboten den Anteil an Steckerfahrzeugen nicht selbständig und im Alleingang erhöhen (vgl. <https://www.bfs.admin.ch/asset/de/32306088>). Aktuell sind in unserem Markt rund 160 BEV-Modelle sowie 110 PHEV-Modelle (jeweils Personenwagen und Lieferwagen/leichte Sattelschlepper) verfügbar, wobei das Angebot stetig ausgebaut wird (vgl. https://www.iaa-transportation.com/dam/jcr:3ba653f2-d273-45a0-ba29-759e79d887e4/2024_IAAaktuell_01.pdf?mode=view). Die Automobilwirtschaft hat somit schon einen sehr grossen Beitrag für den Ausbau der Elektromobilität geleistet und setzt auf fortlaufende Investitionen in die Innovationskraft der Industrie. So wurde von der Europäischen Automobilindustrie im Jahr 2022 bspw. 72.8 Milliarden Euro in Forschung & Entwicklung investiert (<https://www.acea.auto/figure/key-figures-eu-auto-industry/>). Diese Vorausinvestitionen müssen durch Fahrzeugkäufe amortisiert werden können. Dafür braucht es marktnähere wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen seitens der Schweizer Politik sowie der europäischen Staaten – nötigenfalls müssen auch andere Wirtschaftsakteure (bspw. Energiehersteller, Verteilnetz- und Infrastrukturbetreibende, Immobilienbesitzer) in die Pflicht genommen werden, wenn die Mittel der Automobilwirtschaft erschöpft sind oder unsere Branche die Rahmenbedingungen nicht steuern kann.
6. **Technologien zur Emissionsabsenkung:** Die Hersteller dünnen das Angebot an nicht elektrifizierten Benzin- und Dieselfahrzeugen stetig aus. Zusätzlich können wir feststellen, dass der Anteil an Hybrid-Fahrzeugen (Mild- und Vollhybrid Fahrzeuge) stetig zunimmt sowie der Anteil an nicht elektrifizierten Benzin- und Diesel-betriebenen Fahrzeugen abnimmt (vgl. <https://www.auto.swiss/>). Somit ist klar erkennbar, dass die Branche durch eine Vielzahl von verbesserten Technologien den Weg der kontinuierlichen Emissionsabsenkung verfolgt. Der Fortschritt dieser Hybridisierung bietet Umweltvorteile und der Zuwachs dieser Technologie ist kontinuierlich. So trägt auch dieser Effekt zu geringeren Emissionswerten bei.
7. **Grosser wirtschaftlicher Schaden steht bevor:** Im Jahr 2025 greifen neue, tiefere und somit deutlich anspruchsvollere Zielwerte für den Flottenausstoss. Der aktuelle Verkaufstrend und die **voraussichtlichen Verkaufsvolumen für 2025** (gemäss Umfrage unter den auto-schweiz-Mitgliedern) **zeigen keine bedeutende BEV-Erhöhung** (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge). Einzig wird im Bereich leichte Nutzfahrzeuge ein etwas höherer PHEV-Anteil erwartet (2025 PW: Anteil BEV 26% / PHEV 11% / HEV 46% / fossil 17% | 2025 LNF: Anteil BEV 14% / PHEV 8% / fossil 78%). Unsere Hochrechnung über mutmassliche Sanktionsfolgen der abgesenkten Flottenziele wird so zu einer grossen Verfehlung führen und **die Schweizer Automobilwirtschaft mit ca. 500 Millionen Schweizer Franken belasten**. Unsere Berechnungen basieren auf den in den Zulassungsdaten per Ende August 2024 (<https://opendata.swiss/de>) publizierten WLTP- und Leergewichtswerten. Ausgeklammert haben wir die darin ersichtlichen Direkt- und Parallelimporte sowie Fahrzeuge ohne Angaben zum CO₂-Ausstoss. Ebenso haben wir den Pooling-Effekt nicht berücksichtigt (da unbekannt). In den Berechnungen sind, die gemäss Rückmeldungen unserer Mitglieder zu erwartenden Steigerungen der BEV-Marktanteile berücksichtigt. Gemäss unseren Markteinschätzungen werden im Jahr 2025 250'000 Personenwagen mit einem Leergewicht von 1'766 kg einen Ausstoss von \varnothing 111.9 g CO₂/km verursachen. Ebenfalls gehen wir in der gleichen Periode von 30'000 Lieferwagen mit einem Leergewicht von 2'106 kg und einem Ausstoss von \varnothing 207.7 g CO₂/km aus. In erster Linie würde eine solch **hohe Sanktionsforderung die Schweizer Automobilwirtschaft und das Gewerbe gefährden und hätte existenzielle Folgen** für die Unternehmen und deren **Arbeitsplätze**. Inwiefern diese Kosten im Sinne der Lenkungsmassnahme auf die Konsumenten abgewälzt werden können und eine sich abzeichnende Teuerung damit verstärkt wird, ist nicht exakt abschätzbar. Wir gehen von tendenziell steigenden Kaufpreisen (durch steigende Kosten für neue Technologien / sh. folgende Absätze) für die Kunden aus, was die Nachfrage zusätzlich bremsen wird. Durch die Lieferfristen von Fahrzeugen sowie das Aufbaugeschäft von leichten Nutzfahrzeugen ist der Effekt von Fahrzeugkäufen und Verkehrszulassungen zeitverzögernd. Die daraus resultierende schlechte Planbarkeit macht es der Automobilwirtschaft schwer, die Zielwert-Einhaltung sicherzustellen, wenn sich die Regulierung bis zum letzten Arbeitstag des Jahres dynamisch verhält (durchschnittliches Gewicht, durchschnittlicher Ausstoss, BEV/PHEV-Anteile usw.).

Die Folgen einer sinkenden Nachfrage nach Neufahrzeugen haben nicht nur direkte Auswirkungen auf die Wertschöpfung des Unternehmens oder das Steuersubstrat der Importunternehmen durch die Handelsaktivitäten, sondern auch Auswirkungen auf den Gesamtenergieverbrauch oder die rund 4'000 Markenwerkstätten, welche nachgelagert kontinuierlich eine Wertschöpfung auf dem Wagenpark ermöglichen. Falls der Neuwagenhandel sich nachhaltig reduziert, drohen Arbeitsplatzverluste in der Handels- und Unterhaltskette.

Mit diesem Schadenausmass steht die Schweiz nicht allein da. Auch für den Rest Europas warnt die Automobilindustrie vor den drakonischen Strafen aufgrund fehlender Kundenakzeptanz, welche existenzbedrohende Ausmasse annehmen kann (vgl. <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Autoindustrie-befuerchtet-Kahlschlag-durch-EU-Klimavorgaben-article25227000.html> oder <https://www.acea.auto/news/auto-industry-concern-on-2025-co2-targets-as-ev-market-stagnates/>). Ebenfalls ist der Bericht von Mario Draghi zu Händen der Europäischen Kommission nicht ausser Acht zu lassen

(https://commission.europa.eu/topics/strengthening-european-competitiveness/eu-competitiveness-looking-ahead_en#paragraph_47059). In diesem wird für die Defossilisierungsstrategie ein gesamt-europäischer Aktionsplan für den Automobilsektor gefordert. Dies nicht zuletzt deswegen, weil für Europa Abwanderungsszenarien von Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstätten drohen. Dies hätte auch einschneidende Folgen für die Zulieferindustrie, welche in grossem Masse auch die Schweiz betreffen. In unserem Land gibt es viele hochspezialisierte Unternehmen, welche für die Automobilindustrie Komponenten fertigen (Klebstoffe, Kunststoffteile, Metallverarbeitung, Präzisionsmechanik, Diagnostikgeräte und -systeme etc.). Würde eine Abwanderung der Industrie stattfinden, hätte dies direkte und indirekte Folgen für die Wirtschaftsleistung in ganz Europa – spezifisch aber für die Schweiz.

Die anstehende Regulierung gefährdet die Schweizer Automobilwirtschaft direkt durch hohe Sanktionskosten, wenn die gewünschte Angebotslenkung nicht funktioniert und hohe Zielwertabweichungen stattfinden. Diese Verfehlung der BEV-Quote führt zu vorgängigen Belastungen der Schweizer Automobilwirtschaft mit dem Gewerbe in dreistelliger Millionenhöhe. Diese Kosten müssten entweder vom Konsumenten direkt getragen werden (d.h. ca. 3%ige Fahrzeugpreiserhöhung aufgrund durchschnittlicher Erwerbskosten [<https://www.handelszeitung.ch/news/schweiz-neuwagenpreise-15-prozent-hoher-als-vor-jahresfrist-594078>]) oder dann würden diese Kosten vom Gewinn der Unternehmen abgehen, diese somit in ihrer Existenz gefährden und letztlich auch das Steuersubstrat reduzieren.

8. **Keine steuerlichen Kaufanreize:** Eine schweizweite steuerliche **Anreizförderung** von Elektrofahrzeugen ist **nicht gegeben**. Die Population an Steckerfahrzeugen lässt sich so nicht weiter skalieren. Die uneinheitliche und föderalistische Vielfalt von kantonalen Politiken führt zu starken Verwerfungen (vgl. <https://www.baloise.ch/de/privatkunden/blog/auto/e-auto/foerderung.html>). Damit sind die Konsumenten verunsichert und ordnen die Priorität des Umstiegs in die E-Mobilität falsch ein. Ebenfalls unterstützt dies nicht die Glaubwürdigkeit und den einheitlichen Wunsch nach einem schnellen Hochlauf der E-Mobilität.
9. **Öffentliches Laden:** In zahlreichen parlamentarischen Vorstössen wurde auf die Berücksichtigung der Situation für Mieter, Laternenparkierer, Gewerbetreibende und kommerzielle Nutzer hingewiesen, wenn es um Elektroantriebe oder um den Ausbau der Ladeinfrastruktur ging (vgl. IP 24.3453, IP 24.3452, Fragestunde 24.7156, Fragestunde 24.7089, IP 22.3703, Fragestunde 21.8237, IP 21.4248 etc.).
10. **Ladeinfrastruktur Lastwagen:** Die Ausbauschritte für das **Schnellladen von Elektro-Lastwagen** sind angestossen, aber **noch nicht umgesetzt**. Die schweren Nutzfahrzeuge unterliegen aber ab 2025 erstmalig den CO₂-Vorschriften. Insofern wurden die Begleitmassnahmen zur Förderung dieser Fahrzeugkategorie nicht rechtzeitig umgesetzt. Wie bei Punkt 4 fehlen somit noch viele wichtige Parameter sowie Lösungsansätze für einen schnellen, einfachen, transparenten und preiswerten Energiezugang für E-Fahrzeug-Nutzer. Die Umsetzungsgeschwindigkeit ist zu niedrig, was die Akzeptanzsteigerung neuer Antriebsformen negativ beeinflusst. Ebenfalls bestehen keinerlei Konzepte für Anschubfinanzierungen o.ä. für den Ausbau der Lastwagen-Ladeinfrastruktur mit Ladeleistungen >400 kW.

11. **Marktfremde Vorgaben:** Bei verschiedenen Gelegenheiten haben wir darauf hingewiesen, dass die Schweizer Klimapolitik kein Alleingang sein kann. Daher sind die klimapolitischen Themen und Regulatorien in Abstimmung mit den Bestimmungen der Europäischen Union zu erlassen. Dies, zumal unser Fahrzeugmarkt in einem sehr grossen Mass von den europäischen Rahmenbedingungen abhängt. Daher sind zusätzlich **verschärfende Schweizer Anforderungen kategorisch abzulehnen**, weil sich die Schweizer Importeure aus der gleichen technologischen Basis aus Europa bedienen. Mittels Phasing-in sowie Kleinserien- und Nischenhersteller-Regelungen wurden in Europa und der Schweiz Erleichterungen bei der Zielerreichung eingeräumt. Das Phasing-in ist in Europa und der Schweiz ausgelaufen. Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Deren Nichtberücksichtigung in der Schweiz stellt eine Verschärfung gegenüber den EU-Regelungen dar, weshalb wir die Einführung der Nischen- und Kleinserienherstellerregelung analog der EU fordern.
12. **Investitionswille:** Als Wirtschaftsvertreter unterstützen wir liberale Lösungen, welche auf die **Eigenverantwortlichkeit** der Nutzer ausgerichtet sind. Der **Staat** sollte hierzu eine **ergänzende Rolle mittels einer Politik der Anreize** einnehmen. Damit meinen wir nicht Subventionen, sondern Lösungen, welche **private Investitionen fördern** (bspw. Steuererleichterungen) oder zu mehr Transparenz (bspw. Preisbekanntgabe, Lokalisierung), als auch zu mehr Wettbewerb führen (bspw. freier Strommarkt auch für Privatkunden).
13. **Lenkung der Nachfrage:** Generell **beanstanden wir die angebotsseitige Lenkung** im Rahmen der CO₂-Gesetzgebung, weil nicht alle Akteure in die Pflicht genommen werden. Die Automobilbranche läuft damit Gefahr, dass wir die Angebote künstlich begrenzen, aber damit das gewünschte Klimaziel dennoch verfehlt wird, weil sich Sekundärmärkte daraus entwickeln könnten. Damit würde die Absatzleistung Schweizer Unternehmen (und somit auch das Steuersubstrat) geschwächt und die Lenkungswirkung verfehlt. Zudem wird das Gewerbe mit einem Kostenrisiko belegt, welches auf ein prognostiziertes Einkaufsverhalten des Kunden abgestützt ist. Dies führt tendenziell zu Preisverzerrungen und wird die Hochpreisinsel Schweiz begünstigen, da risikoavers kalkuliert werden muss. Die Konsumenten profitieren dabei nicht von attraktiven Konditionen für neue Güter.

Kernforderungen

Aus unseren Bemerkungen sowie aus den Anträgen gemäss Beilagen 1 und 2 ergeben sich folgende Forderungen für die Revision der CO₂-Verordnung bzw. IBTV:

1. Das **Sektorziel Verkehr ist auf 85%** der Emissionen (gegenüber 1990) zu begrenzen anstelle der aktuellen Vorgabe von 75%, da die aktuelle Marktsituation sowie die Angebotslenkung einen solchen Reduktionspfad nicht zu unterstützen vermögen.
2. Erhalt und Ausbau des **Anreizfokus** für die Erhöhung der Marktanteile von Steckerfahrzeugen in allen Fahrzeugklassen und damit einhergehende Anwendung einer Anrechnung an die individuelle Zielvorgabe der Importeure bei Zielquotenerreichung von **ZLEV**-Fahrzeugen.
3. Anpassung der Festlegung der **Emissionswertberechnung mit Zielquotenberechnung von ZLEV-Fahrzeugen für den Zeitraum 2025-2029**, um kontinuierlichen Marktanteilsausbau zu ermöglichen. In Anbetracht des sich abzeichnenden, horrenden wirtschaftlichen Schadens für das Fahrzeuggewerbe verlangen wir eine **Übergangsfrist bis 31.12.2025** für die Berechnung der individuellen Zielwerte der einzelnen Importeure für Personenwagen mit dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km und für die leichten Nutzfahrzeuge mit dem Zielwert von 153.9 g CO₂/km.

4. Eine **rückwirkende Inkraftsetzung auf den 01.01.2025 lehnen wir in jeder Form ab**. Es muss mit einer Übergangsregelung (in Anlehnung an Art. 12, Abs. 4, CO₂-Gesetz [SR 641.71]) eine wirtschaftsfreundliche Ausgangslage geschaffen werden, zumal die Auswirkungen aus dem CO₂-Vollzug grösste monetäre Konsequenzen für den Leistungsanbieter haben. Eine rückwirkende Inkraftsetzung ist schädigend für die Schweizer Automobilwirtschaft. Es stellt einen groben Verstoss gegen das Rechtstaatlichkeitsprinzip dar (*nulla poena sine lege praevia*), die Verordnung und die damit verbundenen Sanktionszahlungen auf einen bereits vergangenen Zeitraum zu erheben. Wir fordern eine **Inkraftsetzung im Rahmen der Übergangsbestimmungen per 01.01.2026 unter Beibehaltung der Zielwerte und Berechnungsparameter von 2024 (alle Fahrzeugkategorien, mit Ausnahme der schweren Nutzfahrzeuge)**.
Der Anteil an Steckerfahrzeugen am Personenwagen-Gesamtmarkt hat sich zwischen Dezember 2023 und Ende August 2024 um 3.3 Prozentpunkte verringert. Die Unterschreitung der Zielvorgabe von 118 g CO₂/km per Ende 2023 um mehr als 5 g CO₂/km kam nur dank eines Steckeranteils von 30.1% zu Stande. Mit der neuen Zielvorgabe von 93.6 g CO₂/km und dem 2023 erreichten CH-Flottenausstoss von 112.7 g CO₂/km ergibt sich ein Delta von 19.1 g CO₂/km. In Anbetracht dessen, dass der Absatz von Steckerfahrzeugen rückläufig ist, rückt die sanktionsfreie Einhaltung der Zielvorgabe in unerreichbare Ferne. Auch bei den leichten Nutzfahrzeugen zeigt sich ein starker Rückgang bei den Steckerfahrzeugen auf aktuell noch 6.3% Marktanteil.
5. **Beseitigung** der festgestellten **Mängel** in der technischen Abwicklung. Diese betreffen beispielsweise falsche Referenzierungen, Formeln und nötige Präzisierungen, die der Beilage 1 und 2 detailliert zu entnehmen sind.
6. Verstärkend kommt hinzu, dass die bis Ende 2024 nicht berücksichtigten leichten Nutzfahrzeuge mit einem Leergewicht von über 2'585 kg und Heavy-Duty Homologation neu in den CO₂-Vollzug kommen. Importeure, welche sich in diesem Segment den Anliegen der Kundschaft mit ihren Aufbaulösungen auf Fahrgestellen verschrieben haben und keine leichten Nutzfahrzeuge in tieferen Gewichtsklassen anbieten, werden unverhältnismässig stark bestraft. Interne Auswertungen zeigen, dass das durchschnittliche Leergewicht solcher Fahrzeuge um 590 kg höher liegt gegenüber dem Leergewicht von unter 2'585 kg schweren leichten Nutzfahrzeugen und dass der CO₂-Ausstoss um rund 108 g CO₂/km höher liegt. Diese Fahrzeugkategorie hat keine Chance, den Absenkpfad gemäss den Zielparametern zu erreichen. **Daher fordern wir den Ausschluss der Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit Leergewicht >2'585 kg**, aufgrund der besonderen Charakteristik dieser Fahrzeuge.
7. Aufgrund der gegenüber der EU verschärfenden Wirkung des Ausschlusses der Nischen- und Kleinserienhersteller-Regelung, welche bis Ende 2022 im Schweizer CO₂-Vollzug Bestand hatte, fordern wir im Rahmen der neuen CO₂-Verordnung deren Re-Implementierung. Den ungleich höheren Investitionen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses der Fahrzeuge der Nischen- und Kleinserienhersteller muss auch in der Schweiz Rechnung getragen werden, da die Schweiz die gleiche technische Basis für die Herkunft der Fahrzeuge aufweist (die Fahrzeuge werden für den gesamten Europäischen Markt produziert).
8. Hauptfokus auf die klimapolitischen Wirkungen der Massnahmen, wonach alle CO₂-vermindernden **Aktivitäten** unterstützend sind. Die technologieoffene Ausprägung ist nicht ausreichend und auch die Verwendung der Einnahmen aus dem CO₂-Vollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollten für gezielten Infrastrukturausbau reinvestiert werden, damit die Wende im Verkehrssektor schnell voran geht.

9. Nachhaltige synthetische und biogene Treibstoffe sind gleich zu behandeln, da diese einen vergleichbaren Effekt zur CO₂-Reduktion erzielen (vgl. CO₂-Emissionsfaktoren des Schweizer Treibhausgasinventars oder <https://www.bundestag.de/resource/blob/406432/70f77c4c170d9048d88dcc3071b7721c/wd-8-056-07-pdf-data.pdf>). Aufgrund der nicht ausreichenden Nachfrage nach BEV und PHEV sind **weiterreichende Begleitmassnahmen** notwendig, damit das Klimaziel wirksam erreicht werden kann.
10. **Inhaltliche Konsistenz** der Regulierung über die Fahrzeugklassen hinweg. Beispielsweise Ausschlüsse von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, Quotenregelung BEV/PHEV/ZLEV-Fahrzeuge.
11. **Verzicht auf zusätzliche, erweiternde oder verschärfende Regulierungen**, die über die Regelungen der Europäischen Union im CO₂-Gesetz (SR 641.71) hinausgehen.
12. In Anlehnung an die Absicht der Förderung des öffentlichen Verkehrs für BEV-Lösungen fordern wir ein **ebenwürdiges Fördersystem** für die individuelle Mobilität und den gewerblichen Güterverkehr. Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr (Busse) sind noch nicht von der CO₂-Regulierung betroffen. Insofern ist dies eine frühzeitige Lenkung zukünftig betroffener Emittenten. Die Eigenwirtschaftlichkeit aller Verkehrsmittel muss ausgewogen bleiben – für die Anschaffung, den Betrieb als auch den Energieverbrauch. Hier fordern wir eine Gleichbehandlung.
13. Aussetzen der Automobilsteuer von vier Prozent auf BEV in den Jahren 2025 bis 2029 im Sinne eines **Moratoriums**.

Als Konsequenzen der Nichtberücksichtigung unserer Forderungen sehen wir verschiedene unerwünschte Entwicklungen auf die Schweizer Wirtschaft zukommen:

- Es drohen massive **Gewinneinbrüche** bei den Fahrzeugimporteuren mit hohen Sanktionszahlungen, und das über Jahre hinweg, bis die Konsumenten deutlich stärker von der E-Mobilität überzeugt sind. Folglich findet ein grosser **Steuersubstratausfall** statt (bei Sanktionen im Umfang von bis zu 500 Mio. CHF bedeutet dies einen geschätzten Steuerausfall von über 100 Mio. CHF für Bund, Kantone und Gemeinden). Es ist auch denkbar, dass die Sanktionsfolgen für gewisse Importeure existenzbedrohende Ausmasse annehmen könnten und innerhalb der Schweiz die Markenvielfalt deutlich reduziert werden würde.
- Es ist auch wahrscheinlich, dass gewisse Importeure die **Attraktivität** des Schweizer Marktes **nicht mehr erkennen** und daher die Hersteller ihre Produkte auf diejenigen Länder fokussieren, in denen bessere Margen erzielt werden können aufgrund geringerer Sanktionen oder bestehender Förderpolitik.
- Bei einer Kostenabwälzung auf den Konsumenten im Sinne der Lenkungswirkung heizt der vorgängig berechnete 3-4-prozentige Preisschub die **Preissteigerung** zusätzlich an und hat somit inflationäre Folgen. Dies wird wiederum den Druck auf die Arbeitgebenden erhöhen, die mit höheren Salärforderungen der Arbeitnehmer konfrontiert sein werden.
- Ebenfalls besteht die Möglichkeit, dass sich die Schweiz zum **Sekundärmarkt** entwickeln wird. D.h. Neufahrzeuge würden in für Hersteller vorteilhaftere Märkte geliefert werden und der Schweizer Markt könnte dann nur noch als Absatzmarkt für Gebrauchtwagen Verwendung finden.
- Generell wird der Markt eine **reduzierte Leistung** aufweisen, welches Folgen für das Schweizer Automobilgewerbe insgesamt haben wird. Insofern wird es die Garagendichte betreffen, die angebotenen Dienstleistungen und die Ausbildungs- sowie Arbeitsplätze in unserer Wirtschaft. Ein längerfristig schwacher Neuwagenmarkt und der Rückgang des Gesamtmarktes gefährden in jedem Fall die Leistungsfähigkeit der Unternehmen und des Schweizer Wirtschaftsplatzes.

- Der Neuwagenmarkt wird zurück gehen und eine weitere **Überalterung** des Fahrzeugparks stattfinden. Aktuell beträgt das Durchschnittsalter von Personenwagen in der Schweiz 10.3 Jahre und es ist nicht auszuschliessen, dass dieser Wert noch deutlich weiter ansteigen wird. Damit würde weder ein geeigneter Klimabeitrag geleistet werden, noch hilft es dem Schweizer Wirtschaftswachstum.
- Die vorgenannte **Preissteigerung** könnte auch von Konsumenten in Kauf genommen werden, **ohne** dass **vermehrt Elektrofahrzeuge** gekauft werden würden. Dies weil die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität noch nicht gut genug sind, um eine höhere Akzeptanz zu generieren. Insofern würde zwar der Markt funktionieren, aber die Klimaziele werden verfehlt, weil die Konsumenten die «CO₂-Prämie» in Kauf nehmen.
- In jedem Fall ist es das Bestreben der Automobilhersteller, die Emissionswerte der Fahrzeuge zu reduzieren und dies mit einem Multi-Technologie-Ansatz. Nebst Hybridisierung der Verbrenner-Fahrzeuge werden konsequent weitere BEV- und PHEV-Lösungen entwickelt und marktfähig gemacht. Insofern **werden die absoluten Flottenausstosswerte langfristig und kontinuierlich reduziert**. Somit werden die bisherigen Absenkbemühungen weitergeführt.
- Die neuen CO₂-Flottenziele ab dem kommenden Jahr beunruhigen die Hersteller, die Importeure als auch die Garagisten sehr stark. Ein immenser Druck wird dabei auf die Automobilbranche ausgeübt, welche ihrerseits als Motor der Schweizer Wirtschaft agiert. Bereits heute sehen wir hohe **Wertschöpfungsverluste** durch die künstliche Attraktivierung von wenig nachgefragten Produkten bei gleichzeitiger **Wertberichtigung** im Gebrauchtwagenmarkt, weil sich letzterer noch nicht natürlich entwickelt hat. Die Kostenfolgen daraus trugen bisher ausschliesslich die Akteure des Automobilhandels. Diese Tendenz von unattraktiven Geschäftsfällen könnte eine Fortführung finden und sich in der Ausprägung noch kritischer für das Gewerbe entwickeln.

In jedem Fall schätzen wir die Folgen einer zu restriktiven Regulierung als gravierend für die Wirtschaft und die Konsumenten ein. Wir halten deshalb dafür, dass Vorschriften im Rahmen der CO₂-Verordnung erlassen werden, die dem Klimaziel helfen, der Kundennachfrage entsprechen und auch von der Wirtschaft mitgetragen werden können.

Ebenfalls haben wir uns erlaubt, aufgrund der Feststellungen in der Vernehmlassung einige Hinweise in der Beilage 3 abzugeben, welche bei der nächsten Überarbeitung des CO₂-Gesetzes unbedingt berücksichtigt werden sollten.

Mit unserer Stellungnahme zur Vorlage wollen wir einen aktiven, gewinnbringenden und zielorientierten Beitrag leisten. Selbstverständlich stehen wir für weiterreichende Erläuterungen, Fragen oder Informationen zur Verfügung.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



Peter Grünenfelder
Präsident



Thomas Rücker
Direktor

Beilagen

1. Kommentare, Anträge und Begründungen zur CO₂-Verordnung
2. Kommentare, Anträge und Begründungen zur IBTV
3. Hinweise für ein zukünftiges Lenkungssystem

Beilage 1 – Detailausführungen (Kommentare, Anträge und Begründungen) zur Vernehmlassung Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Artikel 3, Lit. b

Kommentar

Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75% per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO₂-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch.

Antrag

Anpassung des Sektorziels Verkehr auf 85% anstelle von bisher 75%.

Begründung

Das Ziel von 75% ist unrealistisch. Heute betragen die Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 1990 rund 92% (Treibhausgasinventar des Bundes). Relevant ist jedoch der Absenkpfad seit dem Höchststand der Emissionen im Jahr 2008 (112%): Er verlief mehr oder weniger linear und belief sich im Schnitt auf rund 0.2 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Um das vorgegebene Ziel 2030 zu erreichen, müssten in den verbleibenden 5 Jahren im Jahresdurchschnitt jedoch 0.5 Millionen Tonnen CO₂ reduziert werden. Es gibt keine Anzeichen im Markt, dass in diesem kurzen Zeitraum ein solcher Umbruch stattfinden könnte: Die Treibstoffabsätze sinken jährlich um lediglich etwa 1.2%. Die Beimischquote biogener Treibstoffe stösst an die Grenze der aktuell geltenden Normen. Die Fahrleistungen nehmen zu. Bei einer Reduktionsrate der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im bisherigen Rahmen werden sie 2030 rund 85% des Jahres 1990 betragen.

Artikel 17a Abs. 2 [Personenwagen]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen.

Artikel 17b Abs. 2 [Lieferwagen]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist nur die Zertifizierung des Basisfahrzeuges als relevant zu betrachten.

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen. Die Aufbaulösung des Fahrzeuges ist nicht relevant für die Ermittlung des Flottenausstosses, da allfällige Aufbaulösungen nicht im Verantwortungsbereich des Herstellers liegen, sondern beim Käufer/Nutzer.

Artikel 17c Abs. 2 [Leichte Sattelschlepper]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist nur die Zertifizierung des Basisfahrzeuges als relevant zu betrachten.

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen. Die Aufbaulösung des Fahrzeuges ist nicht relevant für die Ermittlung des Flottenausstosses, da allfällige Aufbaulösungen nicht im Verantwortungsbereich des Herstellers liegen, sondern beim Käufer/Nutzer.

Artikel 17c^{bis} Abs. 2 [Schweres Fahrzeug]

Kommentar

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen verstehen wir. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke erachten wir als nicht präzise und es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten. Ebenfalls sehen wir Fehlinterpretationspotenzial im Vergleich zu (EU) 2019/1242 in Bezug auf Arbeitsfahrzeuge.

Das Ausschlusskriterium für Abfallsammelfahrzeuge wurde aufgrund der Rechtsübernahme des EU-Rechts eingeschlossen. Genau diese Fahrzeuge wurden im Schwerverkehr aber als eine der ersten Kategorien elektrifiziert und sind verfügbare Elektrofahrzeug-Varianten. Zudem sind diese öffentlichkeitswirksam und haben enorm hohe Energieverbrauchswerte durch den Sammelverkehr (wenn auch kleine Kilometerleistungen). Die Formulierung ist so zu wählen, dass Abfallsammelfahrzeuge kategorisch unter die CO₂-Vorschriften fallen.

Die Logik für mehrstufige Fahrzeuge den Zustand des Basisfahrzeuges anzunehmen, erachten wir als sinnvolle Lösung. Die Verwendung der zertifizierten Werkslösungen für die Emissionsdeklaration soll bei mehrstufigen Fahrzeugen anhand vom Basisfahrzeug angenommen werden.

Antrag

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (bspw. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz).

Der Verweis auf (EU) 2019/1242 und (EU) 2018/858 ist unpräzise wegen den Arbeitsfahrzeugen (vgl. Abfallsammelfahrzeuge, welche in der Schweiz keine Arbeitsmotorwagen oder -maschinen gemäss VTS (SR 741.41) Art. 13 sind). Daher ist der Text unter Ziffer 2 zu löschen.

Begründung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung gemäss VTS (SR 741.41) und VSMV (SR 510.710) haben ein sichtbares Unterscheidungsmerkmal (Kennzeichenfarbe blau, grün, braun oder schwarz) und müssen Eignungskriterien (für die Kategorie an sich und auch für die Zulassungsprüfung) erfüllen. Diese Daten sind in den Zulassungsdaten sichtbar und für die Kontrollbehörde eindeutig (Fahrzeugart). Fahrzeuge dieser Kategorien sind eine Minderheit im Gesamtwagenpark der Schweiz und sind zudem nicht die meistgefahrenen Fahrzeugkategorien. Falls die Kennzeichenfarbe nicht als bestimmendes Merkmal verwendet werden kann, sollte dies über die Fahrzeugart erfolgen. Dabei ist im Rahmen einer Weisung spezifisch auf die kombinierten Fahrzeugarten Rücksicht zu nehmen (bspw. Kranwagen [mit oder ohne Ladebrücke oder als Sattelschlepper], Kippsattel [Kipper oder Sattelschlepper] sowie kombinierte Anwendung [Sattelschlepper oder Motorwagen]).

Abfallsammelfahrzeuge eignen sich aufgrund ihrer Charakteristik ideal für die Elektrifizierung (technische Lösung, Marktakzeptanz, Energiespeicher, Ladeinfrastruktur und Stillstandszeit über Nacht). Wenn diese ausgeschlossen würden und somit Gemeinden im Entsorgungsbereich keine Vorreiterrolle einnehmen, wird die Elektrifizierung des Fuhrparks nicht gelingen.

Die sinnvolle und einheitliche Bewertung von mehrstufigen Fahrzeugen hat über die Fahrzeugkategorien einheitlich zu erfolgen. Spätere Konvertierungen und Anpassungen des Fahrzeuges können ebenso einen Einfluss haben wie Aufbaulösungen, für welche ein Hersteller nicht verantwortlich ist.

Artikel 17d Abs 3 [Inverkehrsetzung]

Kommentar

Die aktuelle Regelung der übernommenen Inverkehrsetzung aus dem Ausland mit einer kurzen Nutzungsdauer kann zu einer Umgehung der Regulierung führen, wenn in der Schweiz durch Preisverzerrung fossil betriebene Fahrzeuge eingeführt werden. Damit würde dem Ziel der Angebotslenkung von Neufahrzeugen zwar entsprochen werden, aber energetisch betrachtet ist das keine Lösung. Wir bekennen uns zu einem offenen und transparenten Markt und werden daher im Rahmen des Vollzugs die Fahrzeuge mit Inverkehrsetzung im Ausland besonders nachverfolgen. Wir wollen keinesfalls, dass sich ein Sekundärmarkt entwickelt, der sich ausserhalb der Lenkungsabgabe bewegt.

Antrag

Die Formulierung ist so bewahren, dass die Fristsetzung (Inverkehrsetzung) sowie die Laufleistungsparameter (Mindestkilometerleistung) für alle Fahrzeugkategorien (Personenwagen, Lieferwagen, leichte Sattelschlepper und schwere Fahrzeuge) gleichwertig gelten.

Begründung

Siehe Kommentar und Antrag.

Artikel 17e [Referenzjahr]

Kommentar

Als Referenzjahr wird das Kalenderjahr, für das die Erreichung der individuellen Zielvorgabe überprüft wird, angenommen. Bei Nutzfahrzeugen erfolgt aber gemäss (EU) 2019/1242, Ziffer 33, der Bewertungszeitraum Juli bis Juni. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung.

Antrag

Berücksichtigung des Quelldatenbezuges für die Bewertung der Emissionswerte schwerer Fahrzeuge ab 01.07.2025 beginnend und jeweils für die Perioden Juli bis Juni rollierend, analog der EU.

Begründung

Mögliche fehlende VECTO-Daten vor dem 01.07.2025 führen zu einer verzögernden Implementierung, analog zur entsprechenden Europäischen Regulierung nach (EU) 2019/1242. Es kommt hinzu, dass der Hersteller bei unterschiedlichen Betrachtungsperioden keine Vergleiche bezüglich Verbesserungen im CO₂-Ausstoss unter den Ländern anstellen kann. Änderungen an den VECTO-Simulationen werden auf die Betrachtungsperiode Juli bis Juni vorgenommen, womit mit einem Delta des CO₂-Ausstosses über alle «Sub-Groups» im Implementierungsjahr von bis zu 2.7% (Berechnung eines namhaften Fahrzeugherstellers in der EU) gerechnet werden muss und die Schweizer Importeure dadurch schlechter gestellt werden. Gemäss dem bisherigen Ergebnis aus der Arbeitsgruppe schwerer Fahrzeuge für den CO₂-Vollzug entstehen keine zeit- und kostspieligen Anpassungen für die OEMs.

Artikel 17g

Kommentar

Die Priorisierung in der Logik der Definition des Importeurs muss nach unserem Dafürhalten in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird und – falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollen – der Fahrzeughalter.

Antrag

Anpassung der Formulierung nach dem chronologischen Verlauf mit einer Erstidentifikation bei der Zollanmeldung und danach abgestuft.

Begründung

Die Abwicklung aller Fahrzeugtypen erfolgt chronologisch und kann so einheitlich formuliert werden gemäss der zeitlichen Abfolge des Warenflusses. Damit kann auch bei privatem Import eines Neuwagens die Identifikation in gleicher Abfolge erfolgen und die Abwicklung gemäss Art. 23 sichergestellt werden.

Artikel 20

Kommentar

Das Unterscheidungsmerkmal von Kleinimporteure zu Importeur wurde im CO₂-Gesetz (Art. 11 Abs. 5) aufgrund von einer Menge an Einheiten definiert. Dies lehnen wir ab.

Antrag

Im Rahmen der nächsten Revision des CO₂-Gesetzes (SR 641.71) ist Art. 11 Abs. 5 so zu überarbeiten, dass das Unterscheidungsmerkmal für Kleinimporteure/Importeure die Verfolgung eines Geschäftsmodelles ist.

Begründung

Betriebe, die durch den Import einen Handel oder ein Geschäftsmodell betreiben, verfolgen ein wirtschaftliches Ziel. Somit können diese auch als Importeure gelten, welche gegenüber der Gesellschaft/Staat/Verwaltung einheitlich Verpflichtungen zu erfüllen haben (im gegebenen Fall Zielwerte, Sanktionen und Dokumentationen). Wenn Privat- oder Geschäftskunden für den Eigengebrauch ein Fahrzeug importieren und betreiben, sollen diese als Kleinimporteure gelten.

Artikel 23

Kommentar

Im Hinblick auf Kompensationsmöglichkeiten des Luftverkehrs fehlt für die Strassenmobilität die pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels. Die konsequente Handhabung müsste dann eine Abtretung über einen vollen Bemessungszeitraum ermöglichen.

Antrag

Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen und im Rahmen des Referenzjahres zu bescheinigen. Dazu wird ein nationales Emissionshandelsregister geführt.

Begründung

Ein Emissionshandel würde die positiven Auswirkungen auf das Klima begünstigen, weil damit ein Markt entsteht und diese Handelbarkeit der Emissionen wäre bilanzierbar, einfach in der Anwendung und der Effekt daraus konkret abschätzbar. Somit könnte Bürokratie abgebaut werden und für den Importeur wäre der Geschäftsverlauf mit emissionsarmen Fahrzeugen einfacher zu steuern.

Artikel 23a Abs. 2

Kommentar

Wie zu Artikel 17e vorgängig festgehalten, besteht ein Periodenproblem gegenüber von (EU) 2019/1242, wenn die Schweiz auf der Formulierung «bis zum 31. März des auf das Referenzjahres folgenden Jahres» beharren würde.

Antrag

Änderung der Formulierung auf bis zum 30. September nach Ablauf des Bewertungszeitraums gemäss Art. 17e.

Begründung

Die Sanktionsberechnung würde demnach in der Abwicklungslogik gleich wie die Europäische Union erfolgen und wäre somit für die Hersteller vergleichbar zwischen der Schweiz und der Europäischen Union. Damit könnte der administrative Aufwand für die OEMs wie Importbetriebe klein gehalten werden. Wir möchten an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, dass für die Bearbeitung der Monitoring-Aufgaben des BFE noch eine spezifische Arbeitsgruppe eingesetzt wurde.

Art. 23 Abs. 3 [Neu]

Kommentar

In der EU besteht die Möglichkeit, dass für leichte Nutzfahrzeuge, welche einen Auf- oder Umbau erhalten, die CO₂-Werte nachgerechnet und nachgereicht werden können. Da diese Möglichkeit in der Schweiz auch besteht, wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, dies in der neuen/geänderten Verordnung aufzunehmen.

Antrag

Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit Mehrstufen-Typengenehmigung nach Art. 3, Ziff. 8 der Richtlinie 2007/46/EG oder nach Art. 3, Ziff. 8 der Verordnung (EU) 2018/858, welche als Fahrgestell oder Brücke vor der ersten Inverkehrsetzung ihren endgültigen Aufbau erhalten und auf einem schweizerischen Datenblatt/Typengenehmigung, einem COC oder eCOC mit einer Einzelabnahme basieren, können mit nachgerechneten WLTP-Verbrauchswerten mittels Berechnungstool der Verordnung (EU) 2017/1151 für den CO₂-Ausstoss nach der Interpolationsmethodik abgerechnet werden.

Begründung

Siehe Kommentar

Artikel 25a

Kommentar

Gemäss Europäischer Union (EU) 2019/1242 müssen die VECTO-Daten ab dem 01.07.2025 verfügbar gemacht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Daten für das erste Halbjahr 2025 (d.h. erstes Implementierungs-Halbjahr) nicht vollständig zur Verfügung stehen werden. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung.

Antrag

Falls der Importeur für Fahrzeugzulassungen zwischen 01.01.2025 und 30.06.2025 nicht die geforderten VECTO-Daten bescheinigen kann, werden die Flotten-Durchschnittsdaten der Kategorien aus dem zweiten Halbjahr auch auf das Volumen des ersten Halbjahres 2025 angewendet.

Begründung

Falls keine verlässlichen Werte zur Verfügung stehen sollten, können die durchschnittlichen Emissionswerte des zweiten Halbjahres 2025 für den Einstieg in den CO₂-Vollzug angenommen werden. Dies wäre einmalig und markenspezifisch, falls keine verlässlichen Daten bestünden durch die EU-Vorgaben.

Artikel 25a Abs. 2

Kommentar

Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht.

Antrag

Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO₂-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies die Formulierung von:

- a. für Fahrzeuge, die im Betrieb CO₂ ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a, Ziff. 3.3;
- b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Begründung

Mit dieser technologieoffenen Formulierung werden neue Technologien begünstigt, die den gleichen Klimaeffekt haben. Sie ist dabei angelehnt an die Begrifflichkeit nach Art. 9a VTS (SR 741.41).

Artikel 26

Kommentar

Ökoinnovationen können von den Fahrzeugherstellern eindeutig deklariert werden. Der Importeur kann sie bei seinen CO₂-Deklarationen berücksichtigen. Bei mehrstufigen Fahrzeugen besteht eine Lücke für die Aufbaulösung und die Zertifizierung derselben kann schwierig sein.

Antrag

Massgebend für die Bestätigung von Ökoinnovation ist die Bescheinigung des Fahrzeugherstellers ungeachtet allfälliger zusätzlicher Lösungen für Aufbauten bei mehrstufigen Fahrzeugen. Schwere Fahrzeuge sind in diese Regelung einzuschliessen.

Begründung

Die Abwicklung und Deklaration von mehrstufigen Fahrzeugen ist abhängig von den gewählten Aufbaulösungen im In- und Ausland. Die einheitliche Deklaration von Ökoinnovationen kann damit nicht flächendeckend und lückenlos sichergestellt werden. Mit einer offenen Formulierung können auch zukünftige Verbesserungsmaßnahmen in einer zertifizierten Form ermöglicht werden, was dem Grundgedanken der Emissionsreduzierung dienlich ist.

Artikel 26a

Kommentar

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100%igen Biogas-Betrieb sicher zu stellen.

Der Bezug auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV (SR 730.02) stellt einen unnötig komplizierten Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz her. Sinnvoller ist die Regulierung der Kraftstoffart-Behandlung in der CO₂-Verordnung, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Effekte geht und nicht um Energieeffizienz als solches.

Antrag

Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder ein pauschalisierter Reduktionswert von 20% festgelegt wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen) für alle Fahrzeugarten.

Der Art. 26a, Abs. 1 CO₂-Verordnung ist so anzupassen, dass der Teilsatz mit Querverweis zur EnEV (SR 730.02) gelöscht wird.

Aufgrund der beiden vorgenannten Anträge ist in der Folge Art. 12a EnEV (SR 730.02) vollständig zu löschen, da dieser in der CO₂-Verordnung geregelt würde.

Begründung

Die Logik von synthetischen Treibstoffen muss auch für Biogas angewendet werden. Biogas verursacht zwar einen höheren Anteil an Emissionen, aber die Zuführung dieses Kraftstoffes unterliegt einer ähnlichen Betrachtungsweise wie synthetische Treibstoffe. D.h. auf eine anzunehmende Menge ist ein Korrekturfaktor für geringe Emissionen in Betracht zu ziehen (vgl. auch CO₂-Emissionsfaktoren oder <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/fachinformationen/biogene-treibstoffe.html> bzw. [der Ökobilanz dieser Treibstoffe](#)).

CO₂-Verminderungseffekte sämtlicher Treibstoffe sind einzig in der CO₂-Verordnung zu regeln, damit keine unnötige Komplexität erhalten bleibt (vgl. Behandlung von synthetischen Treibstoffen in der CO₂-Verordnung). Die EnEV (SR 730.02) regelt die Steigerung der Energieausnutzung auf Geräten, Anlagen und Fahrzeugen. Das hat mit der Herkunft der Energie und der Durchmischung in leitungsgebundenen Systemen nichts gemeinsam. Daher ist die Behandlung von Erdgas/Biogas (sowie deren biogenen Anteilen) einzig in der thematisch richtig gelagerten CO₂-Verordnung zu behandeln (sinngemäss zu synthetischen Treibstoffen).

Die Herstellung von Biogas ist im Rahmen der Kreislaufwirtschaft von grosser Bedeutung; zumindest aus der Perspektive der Energieproduktion und -verteilung (<https://www.energie360.ch/de/leistungen/gas/biogasanlagen/>). Dazu wurden in den vergangenen Jahrzehnten 46 Biogasanlagen aufgebaut. Verschiedene Nutzergruppen setzen auf dieses Biogas im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele (<https://www.energate-messenger.ch/news/246483/migros-ostschweiz-setzt-bei-neuen-lkw-auf-biogas>). Es ist kontraproduktiv, sinnvolle Vorhaben zu Verminderung der Treibhausgase durch eine falsche Regulierung im Keim zu ersticken.

Artikel 26b

Kommentar

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können.

Antrag

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]);
- erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden [HVO]) eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen.

Die Formulierung ist nicht auf «kann der Importeur beantragen» auszurichten, sondern auf «kann der Importeur anrechnen lassen».

Begründung

Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissionsreduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern – falls genügend Energie bereitgestellt werden kann. Im Rahmen von Faktorenbeurteilungen können strombasierte Energiequellen mit biogenen Treibstoffen unterschiedlich berücksichtigt werden, aber die Gesamtbemühungen für die Dekarbonisierung des Verkehrs soll in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO₂-Gesetz (SR 641.71) erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente oder Anwendungen übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufließen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure.

Eine Formulierung nach einem Antragswesen stellt keinerlei Garantie dar, dass daraus auch ein Anspruch besteht. Die Verordnung hat daher klar aufzuzeigen, dass sich Bemühungen in diesem Bereich auszahlen, wenn für diese Versorgung grosser Aufwand betrieben werden muss.

Artikel 26c

Kommentar

Die Nichtübernahme von Teilen der Anreize für emissionsfreie und -arme Fahrzeuge (ZLEV) der Europäischen Union lehnen wir dezidiert ab. Hierbei handelt es sich um eine gegenüber der EU verschärfende Regulierung. Die Argumentation in den Vernehmlassungsunterlagen ist in keiner Art und Weise nachvollziehbar, der Schritt ist im erläuternden Bericht völlig unzureichend begründet. In Art. 12 Abs. 4 des CO₂-Gesetzes (SR 641.71) ist die Orientierung an den dortigen Regelungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO₂-Emissionen festgehalten. Zudem sollte die Förderung entsprechender Fahrzeuge im Blickpunkt stehen. Daher:

- ist die Regelung auf die jährliche Geltungsdauer auf jeweils Fünfjahresperioden auszuweiten;
- sind auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g CO₂/km in die Berechnung einzubeziehen;
- ist die Regelung für neue Personenwagen von der Europäischen Union zu übernehmen.

Die Erleichterungen für die Zielwerterreichung 2025 und 2030 ermöglicht in diesen beiden Implementierungsjahren eine Anrechnung. Das ist marktverzerrend, weil es Hersteller gibt, die davon profitieren (aufgrund des Produktänderungszyklus) und andere nicht. Ferner ist die exklusive Berücksichtigung von BEV störend, da diese Niedrigemissionsfahrzeuge (LEV, bspw. PHEV) nicht mitberücksichtigt.

Antrag

Die Erleichterung von BEV/LEV hat für alle Fahrzeugkategorien gleichwertig Anwendung zu finden. Somit kommen auch PHEV in den Genuss der Berücksichtigung.

Die Erleichterungen zur Zielerreichung auf die nächsten Implementierungsjahre 2025 und 2030 ist auf die Perioden 2025-2029 und 2030-2034 auszuweiten. Die Zielquoten sind dabei auf die folgenden Werte anzusetzen:

Referenzjahr (*)	Personenwagen	Lieferwagen und leichte Sattelschlepper	Schwere Fahrzeuge
2025 (**)	25%	6%	6%
2026	25%	6%	6%
2027	25%	6%	6%
2028	25%	6%	6%
2029	25%	6%	6%
2030	35%	10%	10%
2031	35%	10%	10%
2032	35%	10%	10%
2033	35%	10%	10%
2034	35%	10%	10%

Zusätzlich zu den Flottenverminderungseffekt für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge ist ein Flottenverminderungseffekt für Personenwagen von bis zu 5% anzuwenden.

(*) beim Referenzjahr für schwere Nutzfahrzeuge ist auf die Besonderheit der Periode Rücksicht zu nehmen (vgl. Art 17e).

(**) Aufgrund des Antrages zu IV ist das Jahr 2025 nicht zu berücksichtigen, weil wir die Inkraftsetzung per 01.01.2026 fordern aufgrund der nicht akzeptablen rückwirkenden Inkraftsetzung.

Begründung

Die Automobilwirtschaft leidet unter einer stagnierenden bzw. leicht sinkenden Nachfrage an BEV und LEV, obwohl vielfältige Produkte zur Verfügung stehen (vgl. <https://www.auto.swiss/>). Die Marktteilnehmer haben zudem durch den CO₂-Vollzug einen hohen kommerziellen Druck, den passenden Produktmix zu vertreiben. Die bisherigen Bemühungen unserer Wirtschaftsbranche greifen noch nicht vollends. Im CO₂-Massnahmenvollzug 2023 ist es der Automobilwirtschaft gelungen, das Flottenemissionsziel zu erreichen – aber die stagnierende/rückläufige Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen stellt ein sehr grosses Risiko für die abgesenkten Zielwerte 2025 und 2030 dar. Daher sind die Bemühungen der verschiedenen Importeure mit einer Zielquotenregelung zu bestätigen. Sanktionserleichterungen sind zu ermöglichen, wenn die Bemühungen sichtbar sind. Letztere haben den BEV und den LEV-Anteil zu berücksichtigen – in allen Kategorien des CO₂-Vollzugs. Beide Antriebsformen helfen bedeutend, die Emissionswerte im Verkehr zu reduzieren. Diese Form der Implementierungshilfe für die nächsten Schwellenwerte sind für eine Fünfjahres-Periode sicherzustellen, damit auch genügend Zeit für den benötigten Infrastrukturaufbau und die Sicherstellung der Energieversorgung besteht. Damit ist ein kontinuierlicher und nachhaltiger Aufbau der ZLEV-Fahrzeuge möglich.

Elektrisch angetriebene Lieferwagen und leichte Sattelschlepper haben es besonders schwer, eine genügende Marktakzeptanz zu erhalten. Die Produkte verfügen in der Regel über einen höheren Anschaffungspreis, tendenziell eine geringe und nicht ausreichende Reichweite als auch ein hohes Leergewicht. Damit kann keine Transportkosten-Äquivalenz erreicht werden (Kosten pro t/km) gegenüber den heutigen Lösungen (vgl. ungleiche Behandlung zu schweren Fahrzeugen mit einem Vorteil aus dem LSVA-Tarif). In Verbindung mit hohen Stromkosten ist damit für viele Gewerbetreibende diese Fahrzeugkategorie nicht attraktiv. Auch die Umsetzung der Motion 18.3420 (NR Jacques Bourgeois) konnte dies nicht positiv beeinflussen. Wenn Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 4.25t zugelassen werden und trotzdem die Anforderungen an die Fahrzeugkategorie N2 erfüllen müssen (bspw. Tachograph, Geschwindigkeitsbegrenzer, ADAS-Systeme), dann sind dies zusätzliche regulatorische Auflagen für die Unternehmen und machen die Fahrzeuge unattraktiv. Gerade die leichten Nutzfahrzeuge brauchen daher einen besonderen Anreiz, damit die technischen Lösungen eine Kundenakzeptanz finden.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen zeigt sich ein starker Rückgang bei den Steckerfahrzeugen auf aktuell noch 6.3%. Sehr verstärkend kommt hinzu, dass die bis Ende 2024 nicht berücksichtigten leichten Nutzfahrzeuge mit einem Leergewicht von über 2'585 kg (Heavy-Duty Homologation) neu in den CO₂-Vollzug kommen.

Importeure, welche sich in diesem Segment den Anliegen der Kundschaft mit ihren Aufbau Lösungen auf Fahrgestellen verschrieben haben und keine leichten Nutzfahrzeuge in tieferen Gewichtsklassen anbieten können, werden unverhältnismässig stark bestraft. Interne Auswertungen zeigen, dass das durchschnittliche Leergewicht von solchen Fahrzeugen um 590 kg höher liegt gegenüber dem Leergewicht von unter 2'585 kg schweren leichten Nutzfahrzeugen und dass der CO₂-Ausstoss um rund 108 g/km höher liegt.

Artikel 27c (neu)

Kommentar

Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen.

Antrag

Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so wird für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst; dabei wird die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt.

Begründung

Der Ausschluss der Nischen- und Kleinserienhersteller-Regelung in der Schweiz stellt eine Verschärfung gegenüber den EU-Regelungen dar, weshalb wir deren Wiedereinführung analog der EU fordern.

Artikel 92d

Kommentar

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Thematisch ähnlich wurde Motion 21.4318 (NR Niklaus-Samuel Gugger) im National- und Ständerat (angenommen am 18.09.2023 (NR) und 06.03.2024 (SR)) behandelt.

Antrag

Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Begründung

Wenn bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen Emissionsreduzierungen erwirkt werden können, dann erzielen wir einen Erfolg für die Defossilisierung, ungeachtet dessen, ob es sich um einen biogenen oder strombasierten Kraftstofftyp handelt. Dieser Handel und folglich eine hohe Beimischmöglichkeit muss aufgebaut werden können, damit die Neu- und Bestandesflotte schnellstmöglich nachhaltig versorgt werden kann. Einkauf und Produktion von erneuerbarem Gas muss dort möglich sein, wo optimale Bedingungen herrschen (bzgl. Kosten und Eignung zur Herstellung). Die internationale Bescheinigung führt zu Vergleichbarkeit und Wettbewerb. Uns ist bewusst, dass nach Art. 45 MinöStV (SR 641.611) eine Clearingstelle benötigt wird, damit die Beimischraten überprüft bzw. die Steuerpflicht korrekt administriert wird. Dies insbesondere dann, wenn es Tarifänderungen in der Besteuerung gibt. Genau jene Clearingstelle könnte jedoch auch für die Überprüfung des Ökologienutzens für das EHS genutzt werden.

Artikel 113c

Kommentar

Die Beschränkung auf reine Biogasanlagen nützt nicht alle Möglichkeiten zur Reduktion der heutigen fossilen Energiequellen aus.

Antrag

Die Förderberechtigung ist technologieneutral auf synthetisches Methan und Wasserstoff auszuweiten. Gleichzeitig ist die Förderung auf lokale Produktion im Inland zu beschränken.

Begründung

Wenn bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen Emissionsreduzierungen erwirkt werden können, dann erzielen wir einen Erfolg für die Defossilisierung, ungeachtet davon, ob es sich um einen biogenen oder strombasierten Kraftstofftyp handelt. Dieser Handel und folglich eine hohe Beimischmöglichkeit muss aufgebaut werden können, damit die Neu- und Bestandesflotte schnellstmöglich nachhaltig versorgt werden kann. Ein Mittelabfluss ins Ausland ist auszuschliessen, so dass nur dort investiert wird, wo auch ein Steuersubstrat entstehen kann (vgl. Art 114).

Artikel 114 Abs. 1 Bst. d und 2

Kommentar

Der Förderung von Technologien für die Verminderung von Treibhausgasemissionen ist nur auf Darlehensbürgschaften ausgelegt. Dieses Instrument kann ausgeweitet werden.

Antrag

Die Förderung ist inhaltlich nebst der möglichen Verbürgung von Darlehen zu erweitern um:

- Investitionen in solche Vorhaben werden als Unterhaltsarbeiten betrachtet und nicht als Investitionen. Folglich würde daraus noch ein Steuervorteil entstehen.

Diese Unterstützungsleistung kann auf die Jahre 2025 bis 2030 (Bemessungszeitraum) beschränkt werden.

Begründung

Damit die gewünschten klimapolitischen Zielsetzungen erreicht werden können, braucht die Eidgenossenschaft:

- ein schneller Energieproduktionsausbau
- einen besseren Energiezugang für die Nutzer
- einen funktionierenden Energiemarkt
- eine multimodale Lösung hinsichtlich der Energieform.

Eine flächendeckende Förderung von Initiativen ist dabei gewünscht, damit der Markthochlauf schnell stattfindet.

Artikel 119

Kommentar

Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollte auch für den Infrastrukturausbau zu Gunsten der schnellen Entwicklung der E-Mobilität verwendet werden. So bspw. auch für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur. Ein schneller Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur hilft, die Problemstellung des Energiezugangs für Mitarbeiter, Mieter, Laternenparkierer, Gewerbetreibende uwm. zu lösen. Gerade für letztere ist die E-Mobilität heute schlicht und ergreifend nicht bezahlbar. Bei einem fiktiven Verbrauch für ein Fahrzeug von 10l Diesel (98 kWh äquivalent) fallen Energiekosten von ca. 17.50 CHF an. Die gleiche Energiemenge Strom würde einen Tarif von 17.8 Rp/kWh ausmachen. Das Laden im Heimtarif wird jedoch bei 32.1 Rp/kWh taxiert (vgl. <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/elektromobilitaet/elektroauto-unterwegs-aufladen.php>) und öffentliches Laden kostet ab ca. 55-65 Rp/kWh (vgl. <https://www.energieheld.ch/elektromobilitaet/oeffentliche-ladestationen#:~:text=Im%20User%2DTarif%20f%C3%A4hlt%20keine,ab%20CHF%200.57%20pro%20kWh>) zuzüglich einer Grundgebühr. Folge dessen ist Heimpladen (ca. Faktor 2) und auch öffentlich laden (ca. Faktor 3) teurer als der öffentliche Energiebezug aus fossilen Quellen. Damit ist keine Kostenäquivalenz geschaffen. Hinzu kommt, dass die Transportleistung durch höheres Leergewicht der Fahrzeuge reduziert ist. Die ökonomischen Grundsätze sprechen somit gegen die E-Mobilität für gewerbliche Nutzer. Durch eine Förderung der Ladeinfrastruktur wird ein Anreiz für Investitionswillige geschaffen und das verteuert den Energiebezug nicht. Damit wird der Nutzerzugang für die E-Mobilität positiv beeinflusst. Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet. Damit kann dem schlechten Zugang zur Ladeinfrastruktur wirksam entgegengewirkt werden.

Antrag

Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Begründung

Siehe Kommentar.

Artikel 124

Kommentar

Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollte auch für den Infrastrukturausbau zu Gunsten der schnellen Entwicklung der E-Mobilität verwendet werden. So bspw. auch für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur. Ein schneller Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur hilft die Problemstellung des Energiezugangs für Mitarbeiter, Mieter, Laternenparkierer und Gewerbetreibende zu lösen. Gerade für letztere ist die E-Mobilität heute schlicht und ergreifend nicht bezahlbar. Bei einem beispielhaften Verbrauch für ein Fahrzeug von 10l Diesel (98 kWh äquivalent) fallen Energiekosten von ca. 17.50 CHF an. Die gleiche Energiemenge Strom würde einen Tarif von 17.8 Rp/kWh ausmachen. Das Laden im Heimtarif wird jedoch bei 32.1 Rp/kWh taxiert (vgl. <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/elektromobilitaet/elektroauto-unterwegs-aufladen.php>) und öffentliches Laden kostet ab ca. 55-65 Rp/kWh (vgl. <https://www.energieheld.ch/elektromobilitaet/oeffentliche-ladestationen#:~:text=Im%20User%2DTarif%20f%C3%A4hrt%20keine,ab%20CHF%200.57%20pro%20kWh>) zuzüglich einer Grundgebühr. Folge dessen ist Heimpladen (ca. Faktor 2) und auch öffentlich Laden (ca. Faktor 3) teurer als öffentlichen Energiebezug aus fossilen Quellen.

Wird bei diesem Beispiel eine Verdoppelung des Wirkungsgrades der BEV-Lösung angenommen (vgl. <https://www.energieschweiz.ch/programme/fahr-mit-dem-strom/energieeffizienz/>), dann könnte damit ungefähr der Heimtarif abgedeckt werden – aber nicht das öffentliche Laden entlang der Route. In Kombination mit realen Reichweiten von Lieferwagen von <150 km Fahrdistanz, benötigt die Anwendung eine Energieversorgung entlang der Route.

Damit ist keine Kostenäquivalenz geschaffen. Hinzu kommt, dass die Transportleistung durch höheres Leergewicht der Fahrzeuge reduziert ist. Die ökonomischen Grundsätze sprechen somit gegen die E-Mobilität für gewerbliche Nutzer.

Durch eine Förderung der Ladeinfrastruktur wird Investitionswilligen ein Anreiz geschaffen und das verteuert den Energiebezug nicht. Damit wird der Nutzerzugang für die E-Mobilität positiv beeinflusst. Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Antrag

Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Begründung

Siehe Kommentar.

Artikel 129b bis f

Kommentar

Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und mit dem Stand der Vernehmlassung soll eine weitere Kaufunterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um einseitige Regulierung, die den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr diskriminiert.

Antrag

Die Fördersituation ist gleichwertig auszuweiten auf den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge müssen langfristig alle Fahrzeugklassen erbringen.

Begründung

Bei der beabsichtigten Anpassung der MinöStV (SR 641.611) soll die Steuerentlastung durch eine Kaufunterstützung ersetzt werden. Diese einseitige Förderung verzerrt über die MinöStV (SR 641.611) oder über die CO₂-Verordnung die Kostentransparenz des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr oder dem gewerblichen Güterverkehr. Zudem ist es eine Bevorteilung des öffentlichen Verkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern; wobei der öffentliche Verkehr parallel noch gesondert gefördert wird, weil er nicht kostendeckend arbeitet. Die anzuvisierende ökologische Effizienz, die Energieverfügbarkeit und die Finanzierbarkeit der Infrastruktur ist aber bei allen Verkehrsteilnehmern gleichermassen gefragt, weshalb die einseitige Massnahme für den ÖV nicht wirkungsvoll sein wird (ob durch höhere Fahrzeugpreise die Fahrtkosten für den Nutzer steigen oder durch höhere Subventionsbeiträge: beides hat die gleichen Effekte für Umwelt und Nutzer). Hinzu kommt, dass Reisebusse oder Cars noch nicht den Emissionsreduktionszielen nach der CO₂-Verordnung unterstehen. Im Sinne der Gleichberechtigung ist dieser Absatz entweder zu streichen oder zu erweitern. Falls die Förderung für den öffentlichen Verkehr bestehen bleiben sollte, braucht es eine adäquate Direktförderung für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge.

Artikel 146af

Kommentar

Gemäss dem vorgeschlagenen Artikel besteht die Gefahr der ungleichen Behandlung der Importeure. Mit unserem Antrag unter IV (siehe nachstehend) könnte auf diesen Artikel gänzlich verzichtet werden. Die verzögerte Inkraftsetzung ermöglicht die Einhaltung der Leistungsparameter: Aufgrund der späten Verabschiedung der definitiven Fassung der CO₂-Verordnung wird den Importeuren die Möglichkeit entzogen, frühzeitig das Angebot so zu lenken, dass keinerlei Sanktionszahlungen anfallen. Damit ist keinerlei Rechtssicherheit gewährt. Dabei gilt zu bedenken, dass die Schweiz zwar auf die gleichen Emissionsziele fokussiert, wir aber historisch von einem höheren Ausstosswert und einer schwereren Flotte herkommend, grössere Anstrengungen unternehmen müssen, damit wir auf diesen Zielwert kommen.

Antrag

Streichung des Artikels, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben. Dies ist im Sinne des freien Marktes, zu dem wir uns bekennen. Aufgrund der späten Behandlung des Geschäftes beantragen wir eine Verzögerte Inkraftsetzung auf den 01.01.2026, damit frühzeitig die Angebote bereinigt werden können, damit Importeure auch die Möglichkeiten haben das Verkaufsportfolio zu steuern. Das Kalenderjahr 2025 soll daher nach der aktuellen Fassung der CO₂-Verordnung vollzogen werden.

Begründung

Siehe Kommentar und Antrag.

IV

Kommentar

Der Bundesrat geht davon aus, dass das CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 und die dazugehörige Verordnung (deren Vernehmlassungsfrist am 17.10.2024 endet) nicht vor dem 31.12.2024 in Kraft gesetzt werden können, weshalb eine rückwirkende Gültigkeit vorgesehen wird. Wir erwarten, dass dieser Entscheid erst spät im zweiten Quartal 2025 erfolgen könnte. Damit können wir uns als betroffene Wirtschaftsbranche in keiner Weise einverstanden erklären, da diese Bestimmung realitätsfremd ist und die Unternehmen die zukünftigen Folgen der Geschäftstätigkeit abschätzen müssen. Ebenfalls kann rückwirkend die Angebotslenkung nicht realisiert werden und die bereits getätigten Vorausinvestitionen für Fahrzeugbestellungen (kundenverkaufte Fahrzeuge und Lagerfahrzeuge) werden viele Monate im Voraus ausgelöst.

Antrag

Anstelle der Inkraftsetzung per 01.01.2025 soll fix der 01.01.2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung zwischen 01.01.2025 – 31.12.2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO₂-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO₂-Verordnung). Siehe auch Art. 146 af.

Begründung

Fahrzeuge werden üblicherweise Monate im Voraus bestellt und dann auf Kundenwunsch gefertigt. Die Lagerbestände basieren in der Kostenannahme auf den Kalkulationsgrundlagen zum Bestellzeitpunkt. Eine rückwirkende Festlegung der Parameter (wie mögliche Sanktionsfolgen) beeinflusst nicht nur zukünftige Kaufentscheidungen (und somit Angebote an die Kunden), sondern auch das laufende Verkaufsportfolio. Eine Nachverhandlung mit dem Kunden für das gewählte Produkt erachten wir als nicht darstellbar, ebenso entfallen mit dem Vernehmlassungsvorschlag auch die Lenkungsmöglichkeiten für bereits verkaufte und bestellte Fahrzeuge.

Wenn die Verordnung rückwirkend in Kraft gesetzt wird, hat dies folglich grossen Einfluss auf die Ergebnisse der Unternehmen und der gewünschte Lenkungseffekt beim Konsumenten kann nicht erzielt werden. Die Automobilwirtschaft trägt ein hohes Investitionsvolumen für zukünftige Verkäufe (bspw. Vertriebsstrukturen und Lagerbestände) und funktioniert mit langfristigen Investitionszyklen. Daher sind viele Produkte für die Auslieferung im Jahr 2025 bereits bestellt und die Korrekturwirkung kann mit Unsicherheiten in der CO₂-Verordnung nicht risikoavers vollzogen werden. Diese Ungewissheit kann für die Unternehmen hohe Folgekosten bedeuten, was die Ergebnisse (inkl. Steuersubstrat) beeinflussen wird. Mit dem Vorschlag der verzögerten Inkraftsetzung kann ein praktischer Ansatz gewählt werden, das Jahr 2025 noch unter den bekannten Voraussetzungen zu bewerten und nötigenfalls zu sanktionieren. Gleichzeitig hilft es der Branche, die nötigen Angebotsbereinigungen so durchzuführen, dass das Automobilgewerbe auch eine Chance hat, die CO₂-Vorgaben sanktionsfrei einzuhalten. Ohne Berücksichtigung dieser verzögerten Inkraftsetzung würden die Gewerbetreibenden bestraft werden für bereits geschlossene Kaufverträge und damit die Sanktionen vollends selber entrichten – ohne dass die gewünschte Lenkungswirkung nachfrageseitig erzielt wird.

Anhang 4a, Ziffer 1.1 und 1.2 [Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper]

Kommentar

Wir begrüssen die Beibehaltung des Gewichtsfaktors bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Aus den Statistiken der vergangenen Jahre (Anhang 4a, Ziff. 2) ist ersichtlich, dass die Fahrzeuge kontinuierlich schwerer wurden. Dies erfolgte aufgrund von erhöhtem Passagier- und Fussgängerschutz (Crashverhalten), höherem Komfort, bessere Wärmedämmung, erweiterter Fahrerassistenzsysteme, Abgasnachbehandlung, Implementierung von schwereren alternativen Antriebssystemen etc. Das Gewicht ist ein massgeblicher Einflussfaktor für den Energieverbrauch von Fahrzeugen (bei der Beschleunigung und Verzögerung). Dieses Kriterium ermöglicht die Würdigung des bestehenden und mutmasslichen Fuhrparks der Schweiz aufgrund unserer Marktbesonderheiten (Strassenbedingungen, Topografie, Anhängerbetrieb, Fahrzeuganwendungen etc.).

Gemäss Schilderungen zu Art. 26c ist die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und deren Formel $(z + a * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km})$ dahingehend abzuändern, dass der Anteil von ZLEV-Fahrzeugen (somit BEV als auch PHEV mit einem Ausstoss von bis zu 50 g CO₂/km) als Quotenwert für die individuelle Zielvorgaben-Berechnung berücksichtigt wird.

Antrag

Anpassung der Zielvorgabe mit der Formel: $((1 - \text{ZLEV}) * ((z + a) * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km}))$.

Begründung

Gemäss Erläuterungen zu Art. 26c sowie in Anlehnung an den ZLEV-Faktor, der nach den Regelungen der Europäischen Union zulässig ist. Diese Regelung begünstigt das Bestreben der Fahrzeugimporteure, eine kontinuierlich ansteigende (höhere) Quote an emissionsfreien und -armen Fahrzeugen in Verkehr zu bringen.

Anhang 4a, Ziffer 1.3

Kommentar

Kleinimporteure müssen die gleichen Stichtage wie Grossimporteure erhalten, so dass es keine Übervorteilung gibt. Die Zielwertgerade ist anzupassen, weil nachweislich über die vergangenen Jahre die Fahrzeugflotte schwerer wurde und wir überproportionale Anstrengungen benötigen, damit wir die Zielwerte erreichen (vgl. Art. 146af). Der Einsatz von dualen Antriebssystemen oder BEV führt zu einem höheren Gewicht als herkömmliche Antriebsformen. Bei Lieferwagen ist eine duale Zielwertgerade vorgesehen für unterdurchschnittlich und überdurchschnittlich schwere Fahrzeuge. Der Gewichtungsfaktor (im Sinne der Zielwertgeraden oder Steigung) ist ausgeprägt zu würdigen, weil es langfristig auch zum gleichen Ziel führen wird. Die Erleichterungen der Absenkjahre 2025 und 2030 sind einseitig und bevorteilen einzelne Marktteilnehmer mit Produktänderungen in den Implementierungsjahren – daher sind die Erleichterungen auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen (siehe Artikel 26c).

Antrag

In Anbetracht des sich abzeichnenden, noch nie dagewesenen, horrenden wirtschaftlichen Schadens für das Autogewerbe verlangen wir eine Übergangsfrist bis 31.12.2025 für die Berechnung der individuellen Zielwerte der einzelnen Importeure für Personenwagen mit dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km und für die leichten Nutzfahrzeuge mit dem Zielwert von 153.9 g CO₂/km (vgl. Art. 146af und IV).

Die Zielwertgerade ist wie folgt vorzusehen:

- Personenwagen, Jahre 2025-2034: -0.0144 unter Berücksichtigung von Anträgen zu Anhang 4a, Ziff. 1.1 und 1.2 betreffend dem ZLEV-Faktor.
- Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, Jahre 2025-2034: 0.1064 für unterdurchschnittlich schwere Fahrzeuge

Diese Zielwertgerade trägt der Gewichtsabweichung Rechnung und führt langfristig zum gleichen Ergebnis, da sich der Gewichtsunterschied der Gesamtflotte langfristig ausgleichen wird.

In Anlehnung an den bisherigen CO₂-Vollzug fordern wir den Ausschluss der Heavy Duty-Fahrzeuge (Leergewicht >2'585 kg) für die CO₂-Verordnung. Dies aufgrund deren besonderen Charakteristik mit dem schweren Aufbaugewicht und den spezifischen Transportbedürfnissen, welche diese Fahrzeuge erbringen müssen.

Begründung

Betreffend der Begründung zur Übergangsregelung im Kalenderjahr 2025 und verzögerter Inkraftsetzung auf den 01.01.2026 verweisen wir auf den Antrag/die Begründung zu Art. 146af und IV.

Die Zielwertgerade trägt dem Gewichtungsfaktor und der historischen Emissions- und Gewichtssituation langfristig Rechnung. Ebenfalls gleicht sich diese langfristig aus, weil nur eine Differenzgewicht-Bewertung stattfindet. Damit trägt sie dem überdurchschnittlich schweren Schweizer Fuhrparkgewicht Rechnung und führt gleichzeitig nicht zu einer überdurchschnittlichen Bevorteilung der Importeure. Die zunehmende Durchmischung mit PHEV und BEV führt zu einer weiteren Zunahme der Fahrzeuggewichte. Die abweichende Forderung der Zielwertgerade ist keine Aufweichung des Zielwertes, denn diese bleiben nach wie vor bestehen und die Berücksichtigung der Leergewichte zeigt einen dynamischen Verlauf, die Emissionsziele zu erreichen. Die Marktakzeptanz von BEV-Lösungen bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern ist bisweilen nicht in Ansätzen gegeben. Die aktuellen Zulassungsdaten bestätigen, dass die Marktfähigkeit der Produkte nicht gegeben ist und diese von den Kunden nicht ausreichend nachgefragt werden.

Die zweigeteilte Lösung der Referenzmasse bzw. Leergewicht für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ist für den Importeur nicht zu steuern. Der Kunde wählt aufgrund seiner Bedürfnisse die Aufbauten weitestgehend selbständig und lässt diese im In- und Ausland aufbauen. Die Komplexität des Geschäftes ist dabei enorm hoch, die Produktvielfalt breit und gleichzeitig bestehen herausfordernde Ansprüche an die Einsatzfähigkeit dieser Transportmittel. Gemäss unserer Analyse sind bisherige Heavy Duty-Fahrzeuge (>2'585 kg Referenzmasse) aber >590 kg schwerer als die Light Duty-Flotte. Der Grund dafür liegt in der Aufbaucharakteristik und dem Transportbedürfnis (bspw. Kühlkoffer, Trockenfracht-Aufbauten mit Ladebordwand und Anhängerkupplung, schwere Geländebedingungen im Bausektor) gegenüber anderen Märkten, welche hauptsächlich Kastenwagen absetzen in diesem Fahrzeugsegment. Diesem Umstand ist mit einem Ausschluss der Fahrzeuge mit Referenzmasse >2'585 kg im CO₂-Vollzug Rechnung zu tragen.

Anhang 4a, Ziffer 2.1 und 2.2

Kommentare

Die Leergewichte 2023 fehlen und sind noch nachzutragen.

Antrag

Nachführung der Leergewichte Personenwagen 1'767 kg und Lieferwagen 2'110 kg für das Jahr 2023.

Begründung

Siehe Kommentar.

Anhang 4b, Ziffer 1

Kommentar

Die Menge an importierten erneuerbaren synthetischen Treibstoff umfasst eine Jahresimportmenge. Die Umschlüsselung auf eine Lebensdauerfahrleistung (welche im Zeitraum von \emptyset 10.3 Jahren bei Personenwagen [Jahresbericht 2023-24 auto-schweiz] erreicht wird) ist nicht plausibel und der Wert von 220'000 km ist zudem realitätsfremd. Die \emptyset Fahrleistung beträgt in der Schweiz 10'950 km pro Kalenderjahr bei Privatpersonen (vgl. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tageszeit-unterwegszeit.html>).

Antrag

Die Berechnungsformel ist so anzupassen, dass die Berücksichtigung unter Annahme der jährlichen Durchschnittsfahrleistung berechnet wird. Wie zu Art. 26b geschrieben, sind in diese Betrachtung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen auch erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff miteinzuschliessen.

Begründung

Die Berechnungsfaktoren für den Import einer Jahreseinkaufsmenge gegenüber einer maximalen Laufleistung zeigt ein Verbrauchszeitraum-Problem auf. Die Jahreseinkaufsmenge ist mit einer Jahreslaufleistung zu vergleichen, da diese ja periodisch wiederkehrend stattfinden (Bezug und Verbrauch). Damit wird ein Anreiz gesetzt für synthetische Treibstoffe, obwohl damit der Effekt aus dieser Anrechenbarkeit nicht als Umgehungsweg für emissionsfreie oder -arme Antriebe ausgelegt werden kann. Gemäss unseren Berechnungen ist eine Zielwertanpassung von 100'000 Liter eingeführtem Treibstoff bei einer Flotte von 4'000 Einheiten <1 g CO₂/km auf den Flottenmix und daher als geringfügig einzustufen.

Anhang 4b, Ziffer 2

Kommentar

Die Menge an importierten erneuerbaren synthetischen Treibstoff umfasst eine Jahresimportmenge. Die Umschlüsselung auf eine Lebensdauerfahrleistung ist nicht plausibel. Siehe auch Kommentar zu Anhang 4b, Ziffer 1.

Antrag

Die pro Untergruppe genannte durchschnittliche Lebenstransportleistung soll auf die durchschnittliche jährliche Transportleistung umgerechnet und angewendet werden. Die Berechnungsformel ist entsprechend anzupassen.

Begründung

Die Berechnungsfaktoren für den Import einer Jahreseinkaufsmenge gegenüber einer maximalen Laufleistung zeigt ein Verbrauchszeitraum-Problem auf. Die Jahreseinkaufsmenge ist mit einer Jahrestransportleistung zu vergleichen, da diese periodisch wiederkehrend stattfinden (Bezug und Verbrauch). Damit wird ein Anreiz gesetzt für synthetische Treibstoffe, obwohl damit der Effekt aus dieser Anrechenbarkeit nicht als Umgehungsweg für emissionsfreie oder -arme Antriebe ausgelegt werden kann.

Anhang 4c, Ziffer 1.1.1 und 1.1.2

Kommentar

Gemäss unserem Antrag zu Art. 26c sind die Verminderungseffekte durch die ZLEV-Quote zu berücksichtigen (hinsichtlich emissionsfreien und -armen Fahrzeugen) und auch für die Kalkulation nach Art. 27 zu berücksichtigen. In Anlehnung an die bisherige Handhabung sollen Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit der ZLEV-Quote gleichgestellt werden, damit wir schnell eine Verminderung der Emissionen erreichen und der aufstrebenden Technologiedurchdringung eine Motivation schaffen.

Antrag

Siehe Kommentar und Anpassung der Formel auf ZLEV anstelle von ZEV (vgl. Anhang 4a, Ziff. 1.1 und 1.2). Die emissionsarmen PHEV mit einem Ausstoss von 50 g CO₂/km sind gleich zu berücksichtigen wie die emissionsfreien BEV. Dieser ZLEV-Wert (anstelle ZEV-Wert) ist nicht in der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte (Anhang 4c, Ziff. 1.1.1) zuzurechnen, sondern dem individuellen Flottenziel anzurechnen. In der Folge ist Anhang 4c, Ziff. 1.1.2 anzupassen.

Begründung

Siehe Begründung zu Art. 26c sowie Kommentar. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass PHEV langfristig nicht das Hauptvolumen des Fahrzeugparks darstellen werden, weil die Effizienzverbesserung der BEV überproportional kompensieren wird. Im Sinne einer kleineren Eintrittshürde für spezifische Anwendungen (bspw. Lieferwagen) kann eine Förderung der PHEV mit einer ZLEV-Quote übergangsweise helfen, den Schritt zur Elektrifizierung schneller zu ermöglichen. Die Bestrebungen der Importeure im Absatz von Steckerfahrzeugen (BEV / PHEV) sollen für alle Fahrzeugarten, PW, LNF und SNF anwendbar sein. Der ZEV-Faktor soll, wie in der EU, bei der Berechnung der Zielvorgabe berücksichtigt werden (siehe dazu auch die Begründung zu Art. 26c).

Anhang 4c, Ziffer 1.2.2

Kommentar

Die Formel mit «Ant_{sg}» ist unpräzise. Dies sollte kein absoluter Wert sein, sondern ein prozentualer Anteil der Neuwagenflotte. Dies ist noch entsprechend zu kennzeichnen.

Unter «ZEV» wird Bezug genommen auf Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Dieser Punkt müsste sich jedoch auf schwere Fahrzeuge beziehen.

Unter «RedST» müsste auf g CO₂/tkm ein Bezug hergestellt werden und nicht auf g CO₂/km. Ansonsten ist die Relevanz für schwere Fahrzeuge nicht gegeben.

Antrag

Änderungen und Ergänzungen gemäss Kommentar.

Begründung

Siehe Kommentar. Formulierungen sind unpräzise oder falsch referenziert.

Beilage 2 – Detailausführungen (Kommentare, Anträge und Begründungen) zur Vernehmlassung Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel 1

Kommentar

Die Abstützung auf Art. 7, Abs. 9 und Art. 35d USG (SR 814.01) stellen einen starken Bezug zu biogenen Treibstoffen her, der in Art. 1 bis Art. 3 IBTV zu wenig präzise berücksichtigt wird.

Antrag

Als emissionsarme Brenn- und Treibstoffe sind explizit auch biogene Treibstoffe einzuschliessen und dafür ist eine einheitliche Formulierung zu wählen (vgl. Art. 3 IBTV).

Begründung

Die Formulierung lässt einen zu grossen Interpretationsspielraum zu, aber die klimawirksamen Kriterien sind eindeutig gegeben. Somit kann die Herkunft des Treibstoffes auch umfassender gehalten werden. Die Definitionen in den folgenden Regulierungen sind uneinheitlich und damit verwirrend:

- USG (SR 814.01), Art. 7
- MinöStG (SR 641.61), Art. 2
- MinöStV (SR 641.611), Art. 19a
- CO₂-Gesetz (SR 641.71), Art. 11a
- Vernehmlassung IBTV, Art. 3

Die Bereinigung der Anforderungskriterien ist nach unserem Dafürhalten unumgänglich, damit Missverständnisse ausgeschlossen werden können.

Artikel 2

Kommentar

Die Definition von «Inverkehrbringung» ist verwirrend, wenn es um die leitungsgebundenen Energieträger geht (bspw. Methangas CH₄). Zum einen kann CH₄ als Biogas oder synthetisches Gas beigemischt werden und bei der Abgabe am jeweiligen Bezugsort ist nicht eindeutig identifizierbar, welchen Ursprung das Gas hat.

Antrag

Wir beantragen eine klare Deklaration von «Inverkehrbringen» mittels virtueller Betrachtung der Massenbilanzierung (d.h. Einspeiseleistung ins Netz) oder der Präzisierung für die Bezugsmenge aus dem Netz mit einem Zertifikathandel.

Begründung

Siehe Kommentar

Beilage 3 – Hinweise für ein zukünftiges Lenkungssystem

Wir stellen die heutige Regulierung der angebotsseitigen Lenkungsabgabe, bei dem die Importeure von Produkten zur Rechenschaft gezogen werden, in Frage. Ein zukünftiges Konstrukt muss den Verbraucher in den Fokus setzen und nicht den Zwischenhandel. Denn die Lenkungsabgabe soll in erster Linie das Konsumentenverhalten beeinflussen und nicht ein Vertriebssystem.

Die Mittelverwendung der Einnahmen aus dem CO₂-Vollzug sind ebenso zu überdenken, da die Verteilung gemäss bestehender CO₂-Verordnung, Art. 119 und 120 (SR 641.711), nicht Steckerfahrzeug-relevant eingesetzt werden.

Ebenfalls sind bei einer nächsten Überarbeitung des CO₂-Gesetzes Wirtschaftssektoren (wie bspw. der Agrarsektor) zu berücksichtigen, welche heute noch keinen verpflichtenden Beitrag zur Emissionsreduktion leisten müssen.

Zusätzlich sind andere CO₂-emittierende Fahrzeugkategorien einzuschliessen, welche ebenfalls einen Beitrag zur Emissionsreduktion zu leisten haben für unser gemeinsames Klimaziel.

Ebenfalls wird durch einen grösseren Anteil an Steckerfahrzeugen die Energie-Bepreisung eine Herausforderung, weil Einnahmen aus der Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611) wegfallen.

Neue rechtliche Rahmenbedingungen sind hinsichtlich der eindeutigen Auslegung auf das Schweizer Recht auszulegen ohne verwirrende oder allenfalls gegensätzliche EU-Regulierungen (vgl. Art. 17c^{bis}).

Eine spätere Überarbeitung des CO₂-Gesetzes muss das Umsystem der Regulierung und Finanzierung berücksichtigen:

- Finanzierung NAF (SR 725.13) und BIF (SR 742.140)
- Lastabhängige Schwerverkehrsabgabe (SR 641.81)
- Mineralölsteuerverordnung (SR 641.611)
- Bundesgesetz über die Stromversorgung (SR 734.7) / Stromversorgungsverordnung (SR 734.71)
- Zollgesetz (SR 631.0) / Automobilsteuerverordnung (SR 641.511)

Dabei ist insbesondere auf eine technologie-offene Ausgestaltung Rücksicht zu nehmen. Das übergeordnete Ziel ist die Erreichung des Klimaziels und eine faire Bepreisung der Energie bei gleichzeitiger Sicherstellung der Kostendeckung des Strassenverkehrs. Damit können wir uns einverstanden erklären. Aber einseitige Bevorteilung von Anwendungen und/oder Verkehrsträgern lehnen wir grundsätzlich ab. Hier ist Kohärenz gefragt und auch die Begünstigung von verschiedenen Lösungsansätzen, damit die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres Landes nicht gehemmt ist.

Zürich, 17. Oktober 2024

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
z.B. Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern



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

VERNEHMLASSUNGSANTWORT CO₂-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Vielen Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen. Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das CO₂-Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf mehrere Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese in die Vorlage einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Wälchli', is written over a light blue circular stamp.

Thomas Wälchli
Leiter Fachbereich Nachhaltige Energienutzung und Klima

Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art. 3 wie auch Art. 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt. Und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die

«anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Zentral erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

- Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
- Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
- Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben. Gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregulierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKW ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert (First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission (europa.eu)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT (ICCT 2024). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVA und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte die Verordnung den EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden. Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1'000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1'000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit z.B. verschiedene Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination verschiedener Technologieformen (z.B. Elektromotoren in Kombination mit PV-Produktion oder die Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze. Die Begründung des Mehraufwands für Projektentwicklung und – monitoring ist nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H₂-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/ Zusätzlichkeit / Berechnung der Emissionsverminderungen. Sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

- 1. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 2. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat

sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (*autorisierte A6.4ER*) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei Mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss von Ende August 2024).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global dem Ein- bis Dreifachen des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~
5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~
5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüßen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Änderungsantrag

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO₂G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKW zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive

Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüßen wir sehr, dass für PKW keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz, dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)
- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen.
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO₂-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck

gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengeres Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKW und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKW mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVa umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr – also Kurier- oder Expressdienste – in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung

von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet**:*

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger, sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgaseffizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgaseffizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so **entspricht** der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitioniert ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrrechtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

*e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich **an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan***

~~der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtworten nach Artikel 4 KIG orientieren.~~

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass, nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen, aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO₂ Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen, wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO₂ grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~2042~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5039~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

*Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht **im Inland** des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. **Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.***

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp,

St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Den erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und Wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz, höhere Beimischungsanteile zu erlassen – insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffe verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine fachliche Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele definiert hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträgen (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben. Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates **oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes** entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;
- b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;
- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages **in der Schweiz** ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen *zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung* zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. *die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen; abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*

b. *die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*

c. *die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~**Bürgschaftswürdigkeit** glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

Das BAFU fördert die **Grund-, Aus- und Weiterbildung** von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht,

sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich alimentiert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn ein gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihnen Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüessen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

² *“Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”*

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken mehrere unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, weil aufgrund der Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüßen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden, sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. *Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information- und Beratung~~;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen 'Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumenten. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%20006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt. Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellte Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a.-Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b.-Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger** geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null** geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe müssen analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindern. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgaserminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO2V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam

deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...



Airlines for America®

We Connect the World

October 17, 2024

Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
Swiss Confederation
Submitted via Electronic Mail (vnl-klima@bafu.admin.ch)

Re: Airlines for America® comments on the Swiss Confederation's proposed changes of the regulation on the reduction of CO₂ emissions (CO₂-Verordnung or CO₂ Ordinance)

Dear Federal Councillor Röstli:

Airlines for America (A4A)¹ appreciates the opportunity to provide feedback to the proposed changes to the Swiss Confederation's regulation on the reduction of CO₂ emissions (CO₂-Verordnung or CO₂ Ordinance). A4A and our members are committed to addressing climate change and working to achieve net-zero carbon emissions by 2050. Our commitment to climate and sustainability includes improving the understanding and addressing the climate impact of non-CO₂ emissions. While CO₂ is the only significant greenhouse gas emitted from aircraft, other non-CO₂ impacts from aviation, including from the formation of contrails, also affect climate.

We are concerned about the proposal in Article 14a, which would require disclosure of non-CO₂ emissions in advertisements. Current scientific understanding has a wide range of uncertainty regarding the overall warming of non-CO₂ pollutants and contrails – ranging from 0.5- to 3-times the average effective radiative forcing of CO₂. A4A recognizes that non-CO₂ emissions and contrails have an overall warming effect and supports action to address contrail-related warming, including further research to reduce scientific uncertainty. However, there is not adequate data or scientific understanding to accurately quantify and disclose non-CO₂ emissions on a per flight basis.

The Explanatory Report released in conjunction with the proposed changes to the CO₂ Ordinance states that calculating the climate impact of non-CO₂ emissions in combination with the weather varies from flight to flight, is extremely complex and still subject to uncertainty, and there is currently no calculation method that allows reliable statements to be made about individual flights or flight routes. Rather than informing air travelers about the environmental impacts of flights, including quantified non-CO₂ emissions risks providing misleading or incorrect information.

There is currently no consensus amongst technical experts about a methodology to estimate the climate effects of non-CO₂ emissions from aviation or an appropriate climate metric. We support efforts to undertake this work by the International Civil Aviation Organization (ICAO) to ensure

¹ A4A is the principal trade and service organization of the U.S. airline industry. A4A's members are: Alaska Air Group, Inc.; American Airlines Group, Inc.; Atlas Air Worldwide Holdings, Inc.; Delta Air Lines, Inc.; FedEx Corp.; Hawaiian Airlines; JetBlue Airways Corp.; Southwest Airlines Co.; United Airlines Holdings, Inc.; and United Parcel Service Co. Air Canada, Inc. is an associate member.

that there is one international standard that is followed by all aviation stakeholders. There should not be multiple individual national or regional methodologies and standards that could lead to very different emissions estimates and make it difficult to harmonize in the future.

A4A and our members view the disclosure of per flight carbon emissions as an important enabler of our commitment to decarbonize the commercial aviation sector, as well as our other ambitious sustainability goals. Many of our members are working with the International Air Transport Association (IATA) on its CO2 Connect emissions calculator, developed with real airline data based on industry approved recommended practices.² At the same time, given the current scientific certainty and without an international standard on how to estimate and validate non-CO₂ effects for individual flights, it is premature to require the additional quantification of non-CO₂ effects as it could be misleading and inaccurate.

Thank you for your consideration of our feedback. We welcome the opportunity to discuss our views in greater detail should you have any questions.

Sincerely,

Kevin Welsh
VP, Environmental Affairs & Chief Sustainability Officer
Airlines for America

² IATA Recommended Practice for CO2 Calculations [RP1726](#) (passenger emissions) and [RP1678](#) (cargo emissions)

per E-Mail an: ynl-klima@bafu.admin.ch

17.10.2024

Stellungnahme zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

HIF Global ist ein global tätiger Produzent von synthetischen Brenn- und Treibstoffen. Wir betreiben die weltweit erste vollintegrierte Produktionsanlage für synthetisches Benzin auf Basis von Windenergie und biogenem CO₂. Unser Unternehmen konzentriert sich auf die Herstellung von emissionsarmen, synthetischen Kraftstoffen, die aus erneuerbaren Energiequellen stammen und einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten. Als Vorreiter in der Branche sind uns langfristige Investitionssicherheit und die Einhaltung internationaler Umweltstandards besonders wichtig.

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) möchten wir die folgenden offenen Fragen und Anmerkungen zu spezifischen Aspekten der Verordnung hervorheben.

Offene Fragen zur IBTV

RFNBO Zertifizierung gemäß Art. 3 Absatz 5c

1. Wenn ein RFNBO-Zertifikat vorliegt, wie in Art. 3 Absatz 5c dargelegt, reicht dieses vollständig für die Zulassung in der Schweiz als synthetischer Brenn- und Treibstoff aus?
2. Im Rahmen der Beantragung einer Inverkehrbringung prüft das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die Einhaltung der Anforderungen und erteilt mittels Verfügung eine Bewilligung, deren Gültigkeit 6 Jahre beträgt. Welche Kriterien werden nach Ablauf dieser sechs Jahre für eine erneute Zulassung angewandt?

Zulassung eines Brenn- und Treibstoffes ohne RFNBO Zertifikat

3. Die Inverkehrbringung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen ist an die Einhaltung ökologischer Anforderungen geknüpft. Dabei wird unter anderem nach Art. 3a festgelegt, dass die Brenn- und Treibstoffe mindestens 40 % weniger Treibhausgase verursachen als fossile Brennstoffe und die Umwelt nur um maximal 25 % mehr belasten. Mit welchem Referenzwert werden die Reduktionsminderungen gerechnet und wie wird sichergestellt, dass der Vergleichsfaktor den tatsächlichen fossilen CO₂-Emissionen entspricht?
4. Im Herkunftsnachweis müssen die Kohlenstoff-Quellen zur Produktion der Brenn- und Treibstoffe aufgeführt sein. Welche CO₂-Quellen dürfen für die Produktion von synthetischen Brenn- und Treibstoffen verwendet werden, und wie wird deren Nachhaltigkeit zertifiziert? Wie kann gewährleistet werden, dass Anlagen außerhalb der Schweiz und der EU, die auf international anerkannte Nachhaltigkeitszertifikate wie PEFC zurückgreifen, für den Schweizer Markt zugelassen werden?
5. Welche spezifischen Strombezugskriterien gelten für synthetische Brenn- und Treibstoffen? In Art. 4 wird für das Zulassungsverfahren auf den Anhang 2 verwiesen. Im erläuternden Bericht heisst es, dass wenn «ein Nachweis des Bezugs von erneuerbarem

Strom erbracht werden muss, wird sich der Vollzug weitgehend am Vorgehen der EU im Rahmen der RED III und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/1184 anlehnen“. Bedeutet dies, dass alle in der EU-Verordnung genannten Kriterien – mit Ausnahme der in Art. 6b IBTV erwähnten Zusätzlichkeit (mehr als 36 Monate in Betrieb) – zur Anwendung kommen?

Konkrete Änderungsvorschläge zur IBTV

Ziel: Investitionssicherheit erhöhen

1. **Vorschlag:** Die Zulassung von Produktionsanlagen für synthetische Kraftstoffe sollte nach Art. 4 (5) von 6 Jahre auf 15–20 Jahre verlängert werden, sofern die geltenden Kriterien zur Zeit der Zulassung erfüllt wurden.

Begründung: Die rechtlichen Anforderungen an synthetische Brennstoffe können sich im Laufe der Zeit ändern. Ein heute konformes Kraftwerk könnte in 10 Jahren seine Zulassung verlieren, wenn neue Kriterien zum Beispiel zum Strombezug oder CO₂ Bezug eingeführt werden. Dieses Risiko ist für Produzenten, Investoren und Kunden nicht tragbar. Die im Gesetz festgelegten Kriterien für den Bezug von erneuerbarem Strom und nachhaltigem Kohlenstoff müssen daher für Kraftwerke gelten, die unter diesen Bedingungen in Betrieb genommen wurden.

Ziel: Reduktion der Produktionskosten, ohne Einfluss auf die ökologische Qualität

2. **Vorschlag:** In Anhang 2 werden die Strombezugskriterien an die Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 angelehnt. Unser Vorschlag ist es, die Ausnahme zu erweitern und den kompletten Art. 5 zur Zusätzlichkeit für die Schweizer Zulassung auszusetzen. Damit dürfen erneuerbare Energieanlagen Regelung länger als 36 Monate in Betrieb sein und staatlich gefördert werden oder worden sein.

Begründung: Die Strombezugskriterien sollten vereinfacht werden, um die Produktionskosten für synthetische Brenn- und Treibstoffe zu reduzieren. Die Anforderung der Zusätzlichkeit verteuern die Produktion von synthetischen Kraftstoffen, ohne Einfluss auf die ökologische Qualität des Kraftstoffs. Auch batterieelektrische Fahrzeuge dürfen mit bestehenden erneuerbaren Energien betankt werden. Wenn die Anforderung der Zusätzlichkeit ausgesetzt wird, können schon jetzt bestehende erneuerbare Energieanlagen wie Wasser-, Wind- oder Solarkraft genutzt werden, die kostengünstigen Strom produzieren. Darüber hinaus dürfen auch Anlagen genutzt werden, die eine Stromförderung erhalten haben. Auch batterieelektrische Fahrzeuge dürfen mit gefördertem erneuerbarem Strom fahren. Es sollten keine unterschiedlichen Maßstäbe an die Strombezugskriterien in der Straße geschaffen werden, sei es für batterieelektrische Fahrzeuge oder Fahrzeuge die mit eFuels getankt werden.

Eine Förderung der synthetischen Brenn- und Treibstoffe ist nach geltender EU Regelung möglich, nur nicht im ersten Produktionsschritt der Stromproduktion. Grundsätzlich sollte keine Rolle spielen, welcher Teil im Produktionsprozess gefördert wird.

Die ökologische Qualität des synthetischen Brenn- und Treibstoffes hat die gleiche hohe Qualität, da erneuerbarer Strom verwendet wird, der zeitlich und örtlich mit der Wasserstoffproduktion korreliert. Diese ökologische Qualität bleibt erhalten und ist unabhängig davon, ob die Anlage staatlich gefördert wurde oder nicht.

Vor diesem Hintergrund hat der deutsche Energie- und Bundesvizeminister Robert Habeck am 15. September einen Brief an die Europäische Kommissarin für Energie, Frau Kadri Simson,

verfasst. Dort schreibt er öffentlich, dass die Strombezugskriterien zu anspruchsvoll sind und den Markthochlauf verhindern. Er spricht von zusätzlichen Kosten von bis zu 2,40 EUR pro kg Wasserstoff. Der deutsche Energieminister Habeck fordert daher den Artikel der Zusätzlichkeit komplett auszusetzen für alle Projekte, die bis 2035 in Betrieb gehen.

3. **Vorschlag:** In Anhang 2 werden die Strombezugskriterien an die Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 angelehnt. Unser Vorschlag ist es, den Artikel 6 zur zeitlichen Korrelation einzugrenzen, so dass eine Korrelation über einen Kalendermonat möglich ist.

Begründung: Die Strombezugskriterien sollten vereinfacht werden, um die Produktionskosten für synthetische Brenn- und Treibstoffe zu reduzieren. Eine monatliche Korrelation der Stromnutzung bei der Produktion von Wasserstoff für synthetischen Brenn- und Treibstoffen reduziert die Produktionskosten erheblich. Dies beschleunigt den Markthochlauf und führt zu einer schnelleren Verdrängung fossiler Kraftstoffe. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass der gesamte erneuerbare Energiebedarf für Wasserstoff aus erneuerbarem Strom gedeckt wird, indem sichergestellt wird, dass die Produktion nicht mehr Strom aus dem Netz zieht, als sie durch eigene Einspeisung aus erneuerbaren Quellen zurückgibt. So wird eine nachhaltige und stabile Energieversorgung gewährleistet, während fossile Brennstoffe rascher ersetzt werden.

Investitionssicherheit schaffen für Kohlenstoffquellen und Markthochlauf ermöglichen

4. **Vorschlag:** Für die CO₂-Quelle von synthetischen Brennstoffen sollten international anerkannte Nachhaltigkeitszertifikate für Biomasse, wie PEFC, zugelassen werden.

Begründung: Biogenes CO₂ aus nachhaltig zertifizierter Biomasse, wie sie durch international anerkannte Zertifikate wie PEFC bestätigt wird, ist weltweit verfügbar und kann einen wesentlichen Beitrag zum globalen Markthochlauf von synthetischen Brenn- und Treibstoffen leisten. Diese Zertifikate gewährleisten, dass die genutzte Biomasse verantwortungsvoll und nachhaltig produziert wird, wodurch sie als CO₂-Quelle für die Herstellung von synthetischen Brenn- und Treibstoffen eingesetzt werden kann. Durch die Zulassung solcher Zertifikate wird der globale Zugang zu nachhaltigen CO₂-Quellen gesichert, was den Markthochlauf von synthetischen Brennstoffen vorantreibt und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern weiter reduziert.

5. **Vorschlag:** Industrielles CO₂, insbesondere aus der Zement- und Klinkerproduktion, sollte zulässig sein für alle Projekte bis 2050.

Begründung: Um die Klimaneutralität der Schweiz bis 2050 zu erreichen, sollten unvermeidbare CO₂-Emissionen, insbesondere aus der Zement- und Klinkerproduktion, für die Herstellung von synthetischen Brenn- und Treibstoffen (e-Fuels) bis 2050 genutzt werden können. Diese Emissionen sind chemisch bedingt und können nicht vollständig vermieden werden. Ihre zeitlich begrenzte Nutzung ermöglicht es, die Produktion synthetischer Brenn- und Treibstoffe zu skalieren und gleichzeitig Technologien wie Direct Air Capture (DAC) weiterzuentwickeln und wettbewerbsfähig zu machen.

Durch die Nutzung unvermeidbaren CO₂s können besonders günstige Standorte in Afrika und im Nahen Osten frühzeitig in den Markt für nachhaltige Brennstoffe eintreten, was die globale Energiewende unterstützt. Parallel dazu fördert dies den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe und reduziert fossile CO₂-Emissionen, während innovative Technologien wie Direct Air Capture wettbewerbsfähig werden, die für die Einhaltung der globalen Klimaziele unverzichtbar sind.

Abschließende Erläuterungen

Die IBTV orientiert sich in vielen Bereichen an den Produktionskriterien für erneuerbare nicht-biogene Kraftstoffe der Europäischen Union. Wir begrüßen grundsätzlich die Vereinheitlichung von Standards, um einen weltweiten Handel zu ermöglichen.

Die von der EU veröffentlichten Kriterien haben jedoch bisher zu keinem Markthochlauf geführt, weder von grünem Wasserstoff noch von synthetischen Brenn- und Treibstoffen. Die grüne Wasserstoffindustrie ist global im Stillstand.

Es zeichnet sich klar ab, dass zu den jetzigen Rahmenbedingungen weder in noch außerhalb der EU grüner Wasserstoff und e-Fuels zu wettbewerbsfähigen Preisen produziert werden können.

Eine zentrale Ursache liegt in der regulatorischen Unsicherheit über Nachhaltigkeitskriterien sowie den komplexen europäischen Anforderungen für grünen Wasserstoff und Derivate. Diese sind dargelegt in den Delegierten Rechtsakte (EU) 2023/1185 für die Kohlenstoffquellen und Delegierten Rechtsakt (EU) 2023/1184 für erneuerbaren Strom der EU Erneuerbaren Richtlinie. Der Brief des deutschen Energieministers Habeck an die europäische Kommission bestätigt diese Einschätzung.

Vor diesem Hintergrund haben wir konkrete Änderungsvorschläge vorgebracht, die sich an den europäischen Standards orientieren, und gleichzeitig einzelne Ausnahmeregelungen darlegen, die einen kosteneffizienten Markthochlauf in der Schweiz und im Ausland ermöglichen. Wir hoffen, dass diese Anmerkungen und Vorschläge zur Verordnung beitragen und die Grundlage für ein nachhaltiges, wirtschaftlich tragfähiges und international kompatibles Regelwerk für synthetische Brenn- und Treibstoffe bilden.

Schon im Voraus möchten wir Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Herdan,

CEO HIF EMEA GmbH

Fachliche Referenz der HIF EMEA GmbH:

Dorothea Nold

Senior Markets Officer

Lennestraße 3, 10785 Berlin

E-Mail: Dorothea.nold@hifglobal.com

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail (pdf und word) an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Basel, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024: Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung in rubrizierter Angelegenheit. Handel Schweiz vertritt die Interessen der Schweizer Gross- und Detailhandelsbetriebe. Insgesamt umfasst die Handelsbranche 700'000 Arbeitsplätze in der Schweiz.

Handel Schweiz kann der Vorlage in der vorliegenden Form nicht zustimmen, denn sie widerspricht in fundamentaler Art und Weise wichtigen politischen Prinzipien. Dazu sei beispielsweise auf folgende Punkte verwiesen:

- Eine rückwirkende Inkraftsetzung auf den 1. Januar 2025 würde es Unternehmen verunmöglichen, sich auf die neue Rechtslage vorzubereiten. Damit verfehlt die Reform das Ziel, Anreize für eine Verhaltensänderung zu schaffen.
- Die gesetzten Ziele für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr sind unrealistisch und bereits jetzt zum Scheitern verurteilt.
- Die Verordnungen müssen sich stärker an EU- bzw. andere internationale Regelungen anlehnen. Auf einen Swiss Finish ist zu verzichten, und in der Schweiz sollen keine eigenen Regeln für die Messmethodik gelten.
- Wir fordern durchgehende Technologieoffenheit im Bewusstsein, dass das Ziel die Reduktion der CO₂-Emissionen sein muss – und nicht die willkürliche Besser- oder Schlechterstellung einzelner Technologien.

Für detaillierte Inputs zu den einzelnen Verordnungsartikeln verweisen wir auf die Stellungnahme von auto-schweiz, die wir vollumfänglich unterstützen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Handel Schweiz

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Engeli'.

Kaspar Engeli
Direktor

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Steffes'.

Andreas Steffes
Mitglied der Geschäftsleitung

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Als PDF und als Word per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024
mario.marti@suisse-ing.ch | T 031 970 08 88

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024: Stellungnahme zur Revision der CO₂-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur obenerwähnten Vorlage danken wir Ihnen.

Die **Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen suisse.ing** unterstützt das revidierte CO₂-Gesetz, welches das Ziel verfolgt, den Treibhausgas-Ausstoss der Schweiz bis 2030 im Vergleich zu 1990 zu halbieren. Die CO₂-Verordnung definiert die spezifischen Reduktionsziele für verschiedene Sektoren und konkretisiert die Massnahmen, um die gesteckten Klimaziele bis 2030 zu erreichen. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz werden die Massnahmen im Gebäudebereich weitergeführt, namentlich das Gebäudeprogramm und die CO₂-Abgabe. Die CO₂-Verordnung regelt die im Gesetz beschlossene Förderung der indirekten Nutzung der Geothermie.

Die in die Vernehmlassung gegebene Revision der CO₂-Verordnung wird von **suisse.ing** unterstützt.

Anlässlich dieser Vernehmlassung möchten wir jedoch auf einen kritischen Punkt, den Verzicht auf Förderung der räumlichen Energieplanung, eingehen. Das revidierte CO₂-Gesetz bestimmt, dass der Bund eine Förderung für die kommunale und überkommunale räumliche Energieplanung vorsehen kann. Jedoch wird gemäss ihrem erläuternden Bericht darauf verzichtet, weil der Nutzen als zu klein angesehen wird. Dieser Sichtweise möchten wir widersprechen.

Bei der räumlichen Energieplanung handelt es sich um ein Instrument, das den Gemeinden dabei hilft, einen Fahrplan für ihre mittelfristige Energiepolitik (ca. 15 Jahre) zu erstellen, indem Massnahmenblätter zu verschiedenen Themen (Gebäudesanierung, Entwicklung erneuerbarer Energien usw.) angeboten werden. Es zeigt den Gemeinden auch die aktuelle Energiesituation auf und verdeutlicht, welche Ziele unter den verschiedenen umsetzbaren Szenarien erreichbar sind. Diese Ziele werden zudem in den Kontext der Ziele des Bundes gestellt, was es den Gemeindebehörden ermöglicht, die Dringlichkeit der umzusetzen Massnahmen einzuschätzen. Schliesslich ist es auch ein Instrument zur Sensibilisierung der Bevölkerung, da es die Herausforderungen der Energiewende aufzeigt.

Aus diesen Gründen möchten wir anregen, dass eine Förderung der kommunalen und überkommunalen räumliche Energieplanung durch den Bund in die Verordnung aufgenommen wird. Sie ist für die Umsetzung der Energiewende auf lokaler Ebene wichtig.

Wir hoffen, dass unsere Anregungen Beachtung finden und bedanken uns für die Kenntnisnahme. Besten Dank nochmals für die Möglichkeit zur Teilnahme an der Vernehmlassung.

Mit freundlichen Grüssen

suisse.ing



Andrea Galli, Präsident
MSc Civil Eng ETHZ



Dr. Mario Marti, Geschäftsführer
Rechtsanwalt

Die Vereinigung suisse.ing

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen suisse.ing vereint rund 1000 Mitgliedsunternehmen mit gut 15000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,6 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmen der suisse.ing sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist suisse.ing die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Stellungnahme der neustark AG zur CO₂-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen der Vernehmlassung zu der CO₂-Verordnung äussern zu dürfen. Als eines der am schnellsten wachsenden Unternehmen im Bereich der Negativemissionstechnologien und eines, das bereits zur nationalen Zielsetzung der Schweiz für negative Emissionen und Netto-Null beiträgt, schätzen wir als neustark AG die Gelegenheit, unsere Perspektiven und Vorschläge im Folgenden einzubringen.

1. Dauerhaftigkeit der Kohlenstoffspeicherung (Permanenz) – Art. 5 ff.

Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung legen die Bedingungen fest, die erfüllt sein müssen, damit für Projekte und Programme Bescheinigungen gemäss Pariser Abkommen ausgestellt werden können. In diesem Zusammenhang wird festgelegt, dass für Projekte und Programme zur Kohlenstoffspeicherung eine Bescheinigung ausgestellt werden kann, wenn die Dauer der Speicherung mindestens 30 Jahre beträgt.

Ein so kurzer Erfassungszeitraum gewährleistet jedoch nicht die dauerhafte Entfernung von CO₂ aus der Atmosphäre. Insbesondere biologische Speichermedien (unverarbeitete Biomassen) sind anfällig für aktuelle wie zukünftige Risiken wie beispielsweise Waldbrände, Käferbefall oder weitere Landnutzungsänderungen. Diese Risiken könnten dazu führen, dass die gespeicherte Menge CO₂ rasch wieder freigesetzt wird.

Wir plädieren daher für eine **Anpassung der Speicherdauer auf mehrere 100 Jahre** entlang der Definition von Negativemissionstechnologien im Carbon Removal Certification Framework der Europäischen Union (CRCF). Eine solche Definition der

Dauerhaftigkeit sollte für den gesamten Text einschliesslich seiner Anhänge gelten, z. B. Anhang 19.

Die dauerhafte Kohlenstoffspeicherung und -entfernung sollte entlang der Definitionen im CRCF zur temporären Kohlenstoffspeicherung in langlebigen Produkten (z. B. Bauprodukte aus Holz) mit einer Dauer von mindestens 35 Jahren, die während des gesamten Zeitraums vor Ort überwacht werden können, unterschieden werden. Bei jener Kategorie müsste ein Verlust des Speichers als entsprechende CO₂-Emission erfasst werden.

In jedem Fall empfehlen wir, **klare Unterscheidungen in den Anwendungsfällen für die verschiedenen Methoden der CO₂-Entfernung gemäss dem sogenannten "Like-for-Like"-Prinzip vorzunehmen**, dass kurzfristige Emissionen aus dem Kohlenstoffkreislauf, wie sie bei Landnutzungsänderungen auftreten, effektiv durch biosphärenbasierte Methoden der CO₂-Entfernung, wie die Aufforstung, neutralisiert werden könnten. Im Gegensatz dazu erfordern langanhaltende Emissionen, wie jene aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe, Technologien zur CO₂-Entfernung, die eine Speicherdauer von mehreren Jahrhunderten gewährleisten.

2. Zusammenfassung von Projekten zu einem Programm – Art. 5a

Art. 5a, Abs. 1, Bst. b spezifiziert, dass Projekte zu einem Programm zusammengefasst werden können, wenn in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen.

Wir sind jedoch der Meinung, dass die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie gleichzeitig zu einschränkend und zu vage ist. Unter anderem könnte diese Formulierung zu mehrdeutigen Interpretationen bei End-to-End-Lösungen führen, wie zum Beispiel bei der BiCRS-Lösung von neustark, bei der die Abscheidung von biogenem CO₂ an Punktquellen (z. B. bei Biogasanlagen) und die Speicherung via Karbonatisierung in mineralischen Abfallströmen (z. B. Abbruchbeton, Betonmischwasser oder Schlacke) an nahegelegenen Speicherstätten erfolgt.

Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU Programme und Projekte aktuell zuordnet¹. Damit liesse sich gewährleisten, dass Programme nicht «sehr unterschiedliche» (EB, S. 17) Technologien umfassen, dass sich präzise Aufnahmekriterien in ein Programm formulieren lassen und dass der befürchtete unverhältnismässige Mehraufwand bei der Prüfung nicht entsteht. Die zulässigen Technologiebereiche könnten bei Bedarf in einem Anhang zur Verordnung explizit aufgeführt werden.

¹ BAFU (2024), Kompensation von CO₂-Emissionen: Projekte und Programme. Ein Modul der Mitteilung des BAFU als Vollzugsbehörde zur CO₂-Verordnung. 9. aktualisierte Ausgabe, Anhang L5/6.

Daher empfehlen wir, Art. 5a, Abs. 1, Bst. b wie folgt umzuformulieren: *«in der Programmbeschreibung ein Technologie**bereich** festgelegt wird und alle Projekte diesem Technologie**bereich** angehören oder, sofern die Umsetzung des Programms dies erfordert, in der Programmbeschreibung unterschiedliche Technologiebereiche festgelegt werden und alle Projekte jedem dieser Technologiebereiche angehören»*.

3. Abgabepflicht bei CO₂-Nutzung und -Emission

Dass die Abgabepflicht für den Betreiber bestehen bleibt, selbst wenn das abgeschiedene CO₂ genutzt und später wieder emittiert wird, ist ein positiver Schritt zur Verantwortlichmachung der Verursacher und Stützung des Verursacherprinzips. Es verhindert Schlupflöcher, bei denen CO₂ lediglich sowie zeitlich verzögert freigesetzt wird.

Hier könnte allerdings auch geprüft werden, wie der Anreiz für Betreiber, CO₂ tatsächlich langfristig zu speichern, statt zu nutzen und zu emittieren, weiter gestärkt werden kann. Unsere Empfehlung: **Die Abgabepflicht sollte durch zusätzliche finanzielle oder regulatorische Anreize flankiert werden, um die direkte Speicherung des CO₂ zu fördern und eine Rückemission zu verhindern. Wir empfehlen dringend, dass der Fokus auf innovativen Technologien zur dauerhaften Bindung von CO₂ gelegt wird.**

4. Finanzhilfen für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen – Art. 127

Weiter begrüßen wir, dass in Art. 127 Bst. a-d festgehalten wird, dass Finanzhilfen für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet werden, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates entsprechen.

Dabei halten wir es für wichtig, dass nicht nur die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen im Vordergrund stehen sollten, sondern auch einen grossen Fokus auf den Ausbau («Skalierung») solch neuer Technologien gelegt wird.

Gleichzeitig sollte der Schwerpunkt der finanziellen Unterstützung unserer Meinung nach auch auf der dauerhaften Speicherung liegen, da besonders kostenintensive Massnahmen zur Speicherung von CO₂ mittelfristig durch Skaleneffekte und Lerneffekte effizienter werden können.

Unserer Meinung nach sollten Art. 127 c und 127d angepasst werden, indem sie **explizit die Förderung für sowohl Negativemissionstechnologien, die sich**

derzeit in einer Entwicklungsphase zwischen 1 und 4 befinden, als auch für NET, die derzeit umgesetzt und skaliert (TRL >7) werden, darlegen.

5. Bescheinigungen für Senkenleistungen – Art. 5, Abs. 1

Wir begrüssen, dass in Art. 5, Abs. 1 die Möglichkeit zur Generierung von Bescheinigungen für Senkenleistungen geschaffen wird. Die nachfolgende Formulierung in Bst. b führt aber zu Unklarheiten, weil das Geschäftsmodell für CDR-Projekte sich von Emissionsreduktionen unterscheidet: *«für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen ausgestellt, wenn sie ohne den Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigung nicht wirtschaftlich wären.»*

Grundsätzlich sind CDR-Projekte wirtschaftliche Unterfangen, die ausschliesslich durch den Verkauf von Zertifikaten wirtschaftlich werden. Sie sind deshalb ohne den Verkauf grundsätzlich unwirtschaftlich. Damit wäre Abs 1Bst b erfüllt. Viele Projekte erwirtschaften aber heute bereits die notwendigen Erträge durch den Verkauf von Zertifikaten auf dem freiwilligen Markt. Der bestehende Artikel der Verordnung könnte so interpretiert werden, dass sie auf dem freiwilligen Markt wirtschaftlich sind. In diesem Fall könnten für diese Anlagen keine Bescheinigungen ausgestellt werden. Streng ausgelegt könnten sich so nur neue Anlagen, die noch keine Zertifikate verkaufen, um Bescheinigungen bewerben. Das ist aber bestimmt nicht im Sinn des Gesetzgebers. Vielmehr hat er ein Interesse, den Markt für CDR zu stimulieren. Das gelingt am besten, wenn freiwillige Zertifikate und Bescheinigungen koexistieren.

Um hier Klarheit zu schaffen, empfehlen wir, Art. 5, Abs. 1, Bst. b wie folgt umzuformulieren: *«ohne den Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen **die durch die Bescheinigung bestätigte Leistung** nicht wirtschaftlich wäre».*

Damit wird der Situation Rechnung getragen, dass ein Projekt sowohl Zertifikate auf dem freiwilligen Markt verkaufen wie auch Bescheinigungen generieren kann, wobei die Wirtschaftlichkeit durch den Verkauf der Zertifikate bzw. der Bescheinigungen entsteht, während gleichzeitig die konkrete, gemessene Entfernungsleistung nicht wirtschaftlich sein soll. Unserer Meinung nach kann diese Formulierung auch auf Emissionsverminderungen angewendet werden, ohne dass die Additionalität in Frage gestellt ist.

6. Qualität von Bescheinigungen – Art. 4b

Wir begrüssen die Grundsatzdeklaration, die die Verwendung von Bescheinigungen nach Art 6. des Pariser Klimaabkommens grundsätzlich erlaubt und auch Senkenleistungen zulässt. Es ist gleichzeitig zwingend notwendig, dass die Qualität

von internationalen Bescheinigungen hoch ist und die Anrechnung an die nationale Buchhaltung des Standortlandes korrekt gemacht wird (Vermeidung der Doppelbuchung). Gemäss Art. 6, Abs.4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dazu die Voraussetzung, dass es sich um autorisierte Bescheinigungen gemäss demselben Artikel handelt.

Daher empfehlen wir, **in Art. 4b einen spezifischen Verweis auf genehmigte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Pariser Abkommens** vom 12. Dezember 2015 aufzunehmen.

7. Überwachung von CO₂-Leckagen – Anhang 19

Anhang 19 legt fest, dass Leckagen bei der CO₂-Abscheidung, -Speicherung und -Transport als Emissionen gelten und dem BAFU gemeldet werden müssen. Diese Formulierung impliziert, dass solche Emissionen im ETS-System berücksichtigt werden sollten.

Allerdings behandelt der Anhang nicht den Fall von CDR-Technologien wie jene von neustark und anderen BiCRS- und BECCS-Entwicklern, die biogenes CO₂ an Punktquellen abscheiden, z. B. an Biogasanlagen (im Vergleich zu atmosphärischem CO₂).

Darüber hinaus gibt Anhang 19 an, dass Leckagen beim Transport von abgedichtetem CO₂ als Emissionen gelten und dem BAFU gemeldet werden müssen. Der Verordnungstext erkennt jedoch nicht an, dass diese Bestimmung möglicherweise nicht auf CDR-Technologien, die biogenes CO₂ abscheiden und speichern, zutrifft. Dies könnte im Widerspruch zu Bestimmungen in der MRV-Methodologie stehen, bei der CDR ab dem Zeitpunkt der CO₂-Injektion in die Reaktionskammer berechnet wird und nicht ab dem Zeitpunkt der Abscheidung (wobei alle Emissionen in der Wertschöpfungskette abgezogen werden, um die Netto-CO₂-Entfernung zu kalkulieren).

Wir sind der Ansicht, dass **im Anhang 19 eine klarere Unterscheidung bei der Behandlung von CO₂-Leckagen als Emissionen gemacht werden sollte, insbesondere unter Berücksichtigung von CDR-Technologien, die biogenes CO₂ abscheiden und speichern**. Zum Beispiel könnte ein optionaler Meldeprozess durch ein Verfahren zur Qualitätssicherung und -kontrolle eingeführt werden.

8. Monitoring und Reporting

Wir schlagen vor, **die in Anhang 19 erwähnten Überwachungsanforderungen genauer zu erläutern**: Zum Beispiel könnten QA/QC-Prüfungen regelmässig durchgeführt werden, um potenzielle Leckagen zu bewerten.

Neustark misst präzise, wie viel CO₂ an Punktquelle abgeschieden, transportiert und an der Speicherstätte gespeichert wird, abzüglich der Emissionen, die entlang des ganzen Prozesses entstehen (gemäss unserem peer-reviewed LCA sowie der Methodologie und Verifizierung von und durch Gold Standard). Als QA/QC vergleichen wir das transportierte CO₂ mit den Berechnungen des Transportunternehmens. Darüber hinaus können wir pro Anlage vergleichen, wie viel CO₂ transportiert wurde, wie viel im stationären Tank verblieben ist und vor Ort gespeichert wurde. Die Differenz sollte den nicht gemessenen Leckagen beim CO₂-Transfer entsprechen. Da das von neustark verwendete CO₂ biogenen Ursprungs ist und die Quantifizierung von Leckagen immer eine Schätzung darstellt, ist dies bei den Reporting-Anforderungen von geringerer Bedeutung.

9. Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035 – Art. 89

Langfristige Planung ist entscheidend für die Wirksamkeit von Klimaschutzmassnahmen, wobei ein stabiler, langfristiger Zeithorizont notwendig ist, um transformative Wirkungen zu erzielen. Dies ist umso wichtiger, da wir hinter unseren Klimazielen zurückliegen und der Ausbau vieler Massnahmen wie jene der Negativemissionstechnologien mit dauerhafter Permanenz noch nicht das erforderliche Niveau erreicht hat.

In Art. 89 Abs. 3 wird der Kompensationssatz lediglich bis ins Jahr 2030 festgelegt. Der finanzielle Anreiz zur Umsetzung von Klimaschutzprojekten, der durch den Verkauf der aus ihnen resultierenden Bescheinigungen entsteht und der laut Gesetz massgeblich für deren Umsetzung zu sein hat, wird fortlaufend kleiner mit Näherrücken des Jahres 2030. Die Funktionsfähigkeit des Kompensationsinstruments ist nur gewährleistet, wenn ein ausreichend langer Förderhorizont von mindestens fünf bis zehn Jahren existiert. Entsprechend empfehlen wir, **dass der Kompensationssatz bis ins Jahr 2035 festgelegt wird.**

Aus rechtlicher Sicht spricht nichts gegen eine Festlegung des Kompensationssatzes bis mindestens 2035 auf Verordnungsstufe. Das zeitlich unbefristet geltende CO₂G enthält bereits Bestimmungen, die bis ins Jahr 2040 reichen (z.B. zu den Verminderungsverpflichtungen, Art. 31), selbst wenn es nur Emissionsziele bis 2030 formuliert. Auch mit Verweis auf das im Juni 2023 durch das Volk angenommene Klimagesetz (KIG), welches für 2050 das Netto-Null-Ziel und bis dorthin Zwischenziele setzt, lässt sich eine Festlegung des Kompensationssatzes bis 2035 rechtfertigen. Und schliesslich muss die Schweiz unter dem Pariser Übereinkommen ohnehin im Laufe von 2025 ihr Emissionsziel bis mindestens 2035 bekanntgeben (Aufdatierung der Nationally Determined Contribution [NDC]).

Wenn Verträge mit Projekt- und Programmeignern bis 2035 abgeschlossen werden könnten, würde dies die Beschaffung insbesondere der bis 2030 benötigten

**Our today is
your tomorrow.**

internationalen Bescheinigungen erheblich erleichtern. Die Anforderung der finanziellen Additionalität (Art. 5 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 CO2V) wird nämlich zunehmend unerfüllbar, wenn mit einem Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nur bis 2030 gerechnet werden kann. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft somit dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung. Wir freuen uns, die revidierte CO₂-Verordnung bald in Kraft zu sehen und gemeinsam einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung Netto Null zu gehen.

Freundliche Grüsse
neustark AG

Kontaktperson:
Sophie Dres, Chief Marketing Officer, sophie.dres@neustark.com

Verordnung über die Reduktion der CO₂- Emissionen

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen von SPIN, dem Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network, möchten wir uns herzlich für die Gelegenheit bedanken, zu den geplanten Änderungen der Ausführungsbestimmungen des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen.

SPIN setzt sich für Innovation bei den Power-to-X- und verwandten Technologien ein und fördert den Austausch der Akteure.

Wir sind überzeugt, dass diese Technologien einen entscheidenden Mehrwert für das Energiesystem der Schweiz bieten und massgeblich zur Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie zur Steigerung der Gesamteffizienz beitragen können.

Dafür braucht es jedoch gerade in der Anfangsphase pragmatische Lösungen, denn das oberste Ziel muss eine effektive und vor allem schnelle Senkung der CO₂-Emissionen sein. Die Frage, ob die Forderung von 100% grünen Lösungen über den Zeitraum bis 2050 die Emissionen schneller senkt, als wenn man «ein Auge zudrückt» und damit die Produktion von Power-to-X-Produkten beschleunigt, muss von Fall zu Fall beurteilt werden. Eine pauschale Beurteilung könnte die Senkung der Emissionen verlangsamen.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme der folgenden Ausführungen, die wir nach mehrmaliger Konsultation unserer Mitglieder verfasst haben.

Diese Mitglieder sind:

1. AGES GmbH (Schweiz)
2. Airborn Fuels Switzerland AG
3. AlphaSYNT GmbH
4. amag Group AG
5. armasuisse
6. AVIA Vereinigung
7. Axpo Solutions AG
8. Beyond Scroll SA
9. Biofuels Schweiz

10. Burkert Schweiz AG
11. Burckhardt Compression AG
12. carbon-connect AG
13. Circular Energy AG
14. Climeworks AG
15. Del West Europe SA
16. eFuel Alliance
17. e-fuels2go AG
18. Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ)
19. Emerson Project Management AG
20. Empa
21. EPFL Energy Center
22. ETH Zürich
23. Finomics AG
24. Förderverein H2 Mobilität (H2 Mobility Switzerland)
25. FPT Motorenforschung AG
26. General Electric (Switzerland) GmbH
27. Genève Aéroport
28. GETEC SWISS.PARK
29. H2-Hub Schweiz
30. Hariri Chemical Process Engineering (H-CPE)
31. HEIG-VD
32. Helvoil AG
33. HES-SO
34. Hydrospider AG
35. INERATEC Schweiz AG
36. INRAG AG
37. Kanadevia Inova (former Hitachi Zosen Inova)
38. Limeco
39. Linde Gas Schweiz AG
40. MAN Energy Solutions AG
41. METHANOLOGY AG
42. OST – Ostschweizer Fachhochschule
43. Paul Scherrer Institut
44. Pilatus Flugzeugwerke AG
45. RUAG
46. Sidewinder Infrastructure AG
47. Siemens Energy (Schweiz) AG
48. Silent-Power AG
49. SR Technics Switzerland AG
50. Sulzer Chemtec AG

- 51. sus.lab at ETH Zürich
- 52. Swiss Federal Railways SBB CFF FFS
- 53. Swiss International Air Lines AG
- 54. Swisspower AG
- 55. Synhelion AG
- 56. Toyota Schweiz AG
- 57. ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
- 58. Zurich Airport
- 59. Various individuals

Für Rückfragen oder die Beantwortung unserer Fragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,



Martin Bäumle
Co-Präsident
Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network
martin.baeumle@parl.ch



Peter Metzinger
Co-Geschäftsführer
SPIN
info@spin-together.ch
+41 79 628 61 26

Inhaltsverzeichnis

Art. 25 Sachüberschrift und Abs. 1	5
Art. 25a Bestimmung der CO ₂ -Emissionen eines schweren Fahrzeugs	5
Art. 26b Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe.....	5
Inverkehrbringung erneuerbarer Treibstoffe.....	6
Art. 55 Abs. 1bis Nicht als relevante Treibhausgasemission gilt CO ₂ , das:.....	8
Art. 55 Abs. 2	9
Art. 113c Förderberechtigung.....	9
Art. 127h – 127m Förderung von Massnahmen zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr	9
Art. 92d-g Anrechenbarkeit von importierten erneuerbaren Gasen an Verminderungsleistungen...10	
Art. 127j Bürgschaft	10
Art. 128 Förderung.....	10
Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern..11	
Kommentar zur Übernahme von EU-Regulierungen	12
Kommentar zu den Steuererleichterungen für erneuerbare Treibstoffe («Mineralölsteuerbefreiung») / Rückmeldung zum Entwurf IBTV	13
Strassen- und Schienenverkehr.....	13
Luftfahrt – Mineralölsteuer	14
Luftfahrt – Sustainable Aviation Fuel.....	15
Förderung erneuerbarer Gase	16

Im folgenden sind *kursiv* Zitate aus der Verordnung und in normaler Schrift unsere Stellungnahme.

Art. 25 Sachüberschrift und Abs. 1

Bestimmung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

1 Für die Bestimmung der CO₂-Emissionen eines Personenwagens, Lieferwagens oder leichten Sattelschleppers werden die Emissionen gemäss dem WLTP verwendet.

Art. 25a Bestimmung der CO₂-Emissionen eines schweren Fahrzeugs

(...)

² Können die CO₂-Emissionen nicht gemäss Absatz 1 bestimmt werden, so werden die folgenden Emissionswerte angenommen:

(...)

b. für Fahrzeuge, die rein elektrisch angetrieben werden: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Es ist uns bewusst, dass es sich bei dieser Bestimmung um eine politische Vorgabe handelt. Als Collaborative Innovation Network, das sich an den wissenschaftlichen Fakten orientiert, müssen wir jedoch darauf hinweisen, dass die alleinige Berücksichtigung von CO₂-Emissionen am Auspuff

1. aus physikalischer Sicht falsch ist, denn für das Klima relevant ist einzig der zusätzliche Eintrag von CO₂ in die Atmosphäre, für den wiederum nicht die Energieumwandlungstechnik verantwortlich ist, sondern einzig und allein die Quellen von Energie und involvierten Kohlenstoffatomen,
2. die Gefahr beinhaltet, dass die effektiven CO₂-Emissionen unterschätzt werden, wenn das Fahrzeug mit nachweislich erneuerbarem Strom beladen wird. Insbesondere in den Wintermonaten kann der Strombedarf von Elektrofahrzeugen irgendwo im Netz zum Anwerfen fossiler Kraftwerke führen und somit CO₂-Emissionen verursachen. Hinzu kommt das bei der Fahrzeug-Herstellung (u.a. Batterieproduktion) emittierte CO₂, das korrekterweise ebenfalls berücksichtigt werden müsste.

Insgesamt ergibt sich dadurch die Gefahr einer erheblichen Unterschätzung der CO₂-Emissionen von Elektrofahrzeugflotten, was dem Klimaschutz nicht dienlich ist und effektive Massnahmen erschwert oder verhindert. Im Sinne eines pragmatischen Ansatzes, und um den Hochlauf der Elektromobilität nicht zu gefährden, akzeptieren wir diesen Ansatz und plädieren dafür, auch bei der Unterstützung für synthetische Treibstoffe pragmatische Lösungen zu wählen.

Art. 26b Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

1 Die CO₂-Verminderung, die durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erzielt und bei den durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs oder eines Fahrzeugs eines Kleinimporteurs berücksichtigt wird, berechnet sich nach Anhang 4b.

2 Als erneuerbare synthetische Treibstoffe nach Artikel 11a des CO₂-Gesetzes gelten erneuerbare Treibstoffe, die:

a unter Verwendung anderer erneuerbarer Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden; und (...)

Kommentar:

- Mit dem Begriff «Biomasse» sind gemäss dem Willen des Gesetzgebers vor allem Produkte aus pflanzlichem und tierischem Material gemeint, deren Verfügbarkeit mengenmässig begrenzt ist und deren Gewinnung in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen könnte. Soweit uns bekannt ist, hat sich der Gesetzgeber dabei nicht mit biogenen Treibstoffen auseinandergesetzt, die durch Mikroben produziert werden. Auch deren Produkte werden hin und wieder als biogen bezeichnet, obwohl in den Prozess auch Power-to-X involviert sein kann. Ihr Potential ist theoretisch unbegrenzt und sie stehen auch nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion. Sie sollten deshalb in der Verordnung separat betrachtet werden, damit es keine Verwechslungsgefahr gibt. Idealerweise wird eine Definition für «Biomasse» eingeführt, die Mikroben ausschliesst. Alternativ kann ein neuer Begriff etabliert werden, z.B. Cell Fuels.
- Umgekehrt gibt es Power-to-X-Prozesse, deren Kohlenstoffquelle biogen ist (Biogas, Gas aus Kläranlagen, usw.) – es muss sichergestellt werden, dass diese falsch nicht als biogene Treibstoffe klassifiziert werden.
- Zudem möchten wir festhalten, dass eine Orientierung an den Delegated Acts der Renewable Energy Directive der EU grundsätzlich kritisch zu überprüfen sind und durch eigene Schweizer Regulierungen zu ersetzen wären, wenn diese den Hochlauf der Power-to-X-Produktion unnötig erschweren. Dies gilt zum Beispiel für die Gleichzeitigkeit der Stromproduktion, die geographischen Begrenzungen und die Verwendung industrieller oder nicht vermeidbarer Abgase. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit der EU-Regulierung erfolgt weiter unten.
- Aufgrund eines fehlenden Systems der Europäischen Union, der sogenannten «Union-Database», existiert derzeit noch kein Handelssystem für Herkunftsnachweise, das die benötigten Informationen für synthetische Treibstoffe auf einer einheitlichen Datenplattform bereitstellt. Wie verfolgt die Schweiz eine Übergangslösung, um nach dem 01.01.2025 die Nachweisführung für ausserhalb der Schweiz hergestellte synthetische Treibstoffe zu ermöglichen? Im aktuellen Entwurf der «Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen» sowie im «Erläuternden Bericht zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)» ist dies bislang nicht definiert.

Inverkehrbringung erneuerbarer Treibstoffe

Es sind nur Treibstoffe zur Anrechnung zugelassen, welche in der Schweiz in Verkehr gebracht und hierzulande verbraucht werden. (Erläuternder Bericht zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711), S. 25)

Kommentar: Wenn wir dies richtig verstehen, sind damit Treibstoffe ausgeschlossen, die im Ausland in den Verkehr gebracht, im Inland jedoch angerechnet werden. In der Folge müssen diese Treibstoffe transportiert werden, was ihre CO₂-Minderung reduziert. Wir empfehlen deshalb eine internationale Book & Claim Lösung auch für Fahrzeuge.

Die aktuelle Regelung, die “nur” (erneuerbare) Treibstoffe zulässt, “*welche in der Schweiz in Verkehr gebracht und hierzulande verbraucht werden*“, ist kurzsichtig und ignoriert die erheblichen CO₂-Emissionen, die durch den Transport importierter Treibstoffe entstehen. Zwei weitere zentrale Punkte unterstreichen diesen gravierenden Mangel:

1. Ineffizienz des Strom-Import-Export-Modells und das Potenzial von Power-to-X für die einheimische Treibstoffproduktion: Das bestehende Schweizer Strom-Import-Export-Modell ist ökologisch und ökonomisch ineffizient.

Das bestehende Schweizer Import-Export-Modell für Strom hat sich als ineffizient erwiesen:

- Ökologisch, weil der Import von Strom aus Ländern mit einem hohen Anteil an fossilen Energieträgern die Bemühungen zur Defossilisierung des Schweizer Energiesystems untergräbt, solange unsere Nachbarländer nicht zu 100% auf erneuerbare Energien umgestellt haben.
- Ökonomisch, weil ein erheblicher Überschuss an Strom im Sommer entsteht, während die Nachfrage gering ist, was zu unnötigen Stromverkäufen zu Dumpingpreisen ins Ausland führt.

Von Januar bis Juni 2024 gab es in der Schweiz bereits 165 Stunden mit negativen Spotmarktpreisen. Das sind mehr als doppelt so viele wie im bisherigen Rekordjahr 2023. Ebenfalls viele Stunden mit negativen Preisen gab es 2020 – damals lief aber die Wirtschaft wegen der Corona-Pandemie auf Sparflamme.

Power-to-X (Power-to-X)-Technologien bieten hier eine nachhaltige Lösung. Durch die Umwandlung des überschüssigen Stroms in erneuerbare Treibstoffe mittels Power-to-X kann die saisonale Schwankung der Stromproduktion ausgeglichen und eine einheimische Treibstoffproduktion aufgebaut werden. Die aktuelle Regelung verhindert jedoch die Nutzung dieses riesigen Potenzials für den Aufbau einer einheimischen, nachhaltigen Treibstoffproduktion.

Die Empa prognostiziert beispielsweise eine Steigerung des aktuellen Überschusses von 4 TWh auf bis zu 15 TWh in Folge der Elektrifizierung von Mobilität und Wärme sowie des vollständigen AKW-Ersatzes durch erneuerbare Energien.

2. Abhängigkeit von fossilen Treibstoffimporten und die Notwendigkeit der einheimischen Power-to-X-basierten Produktion: Die Schweiz ist vollständig von Importen fossiler Treibstoffe abhängig.

Für den Import fossiler Energien gibt die Schweiz jährlich um die 10 Milliarden Franken aus.

Power-to-X-Technologien bieten die Möglichkeit, diese Abhängigkeit zu brechen und eine unabhängige, einheimische Produktion erneuerbarer Treibstoffe zu etablieren. Die Nutzung von überschüssigem Strom und CO₂ aus industriellen Prozessen und KVA ermöglicht die Herstellung synthetischer Treibstoffe, die einen signifikanten Beitrag zur Deckung des Schweizer Verkehrsbedarfs leisten können.

Forderung nach einer Förderpolitik für die einheimische Produktion

Um die angestrebten Klimaziele zu erreichen und die Energiesicherheit der Schweiz dauerhaft zu stärken, muss die Regelung zur Anrechnung erneuerbarer Treibstoffe so angepasst werden, dass sie praxisorientiert erfolgt und pragmatische Lösungen ermöglicht.

Es braucht eine aktive Förderpolitik, die gezielt die einheimische Produktion von erneuerbaren Treibstoffen, insbesondere mittels Power-to-X-Technologien, unterstützt. Dies umfasst nicht nur die Anrechnung von in der Schweiz produzierten Treibstoffen, sondern auch finanzielle Anreize, vereinfachte Genehmigungsverfahren und die Schaffung von Rahmenbedingungen, welche den Aufbau einer wettbewerbsfähigen einheimischen Industrie und die Stärkung der Innovationskraft fördern.

Weitere Fragen:

- Wie sieht das System für den Import nach Art. 3 Abs. 1 für importierte synthetische Brenn- und Treibstoffe aus, wenn diese nicht massenbilanziert wurden?
- Wie und in welcher Art und Weise (CO₂-Datenbank (z.B. Ecoinvent, GaBi, etc.), LCA-Betrachtungsrahmen, Normen, Standards) muss die LCA für den synthetischen Treibstoff erstellt

werden? Gibt es hier Abweichungen zu den Anforderungen der RED III und wie werden methodische Unterschiede behandelt?

- Inwieweit wurden die bestehenden Verunsicherungen durch u.a. Art. 4 (EU) 2023/1184 bei Unternehmen im Nicht-EU-Ausland berücksichtigt? Nicht zuletzt bei der Pilotauktion für E-SAF von H2 Global wurden zwei Hauptursachen ausgemacht, die auktionsspezifische geringe Vertragsmenge und die Unsicherheit gegenüber den strikten Vorgaben der RED und der delegierten Rechtsakte in Ländern ausserhalb der EU. (H2Global's Pilot Auction Results)
- Besteht ein genereller Zwang zur RED III Konformität, oder wird im Einzelfall abgewichen, sobald alle sonstigen Anforderungen an synthetische Treibstoffe erfüllt sind? Im Genauerem hinsichtlich der Minderungsziele von -40% gegenüber fossilem Treibstoff?

Art. 55 Abs. 1bis Nicht als relevante Treibhausgasemission gilt CO₂, das:

a abgeschieden und in der Schweiz nach den Anforderungen von Anhang 19 dauerhaft geologisch gespeichert oder dauerhaft chemisch gebunden wird;

b abgeschieden und in einem Vertragsstaat des EWR in einer nach Kapitel 3 der Richtlinie 2009/31/EG15 genehmigten Speicherstätte dauerhaft geologisch gespeichert oder gemäss Artikel 12 Absatz 3b der Richtlinie 2003/87/EG16 dauerhaft chemisch gebunden wird.

Kommentar: Die Nutzung von CO₂ aus industriellen Abgasen zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe bietet verschiedene Möglichkeiten, die Treibhausgas-Bilanz zu verbessern. In industriellen Prozessen, beispielsweise in Zement- oder Stahlwerken, entstehen CO₂-Emissionen, die aufgrund chemischer Reaktionen unvermeidbar sind. Anstatt dieses CO₂ einfach in die Atmosphäre freizusetzen, kann es abgeschieden und zur Synthese von Energieträgern weiterverwendet werden, welche fossile Energieträger substituieren können.

Ein entscheidender Vorteil dieser Technologie ist das Verbleiben von fossilem Kohlenstoff im Boden beziehungsweise die Vermeidung von zusätzlichen CO₂-Emissionen.

Bei der Verbrennung synthetischer Kraftstoffe, die mit abgeschiedenem CO₂ hergestellt wurden, wird zwar am Ende weiterhin CO₂ emittiert, doch dieses wurde wiederverwendet und vermeidet damit neue, zusätzliche Emissionen .

Im Gegensatz zu fossilen Brennstoffen führt die Nutzung von CO₂ aus Abgasen daher nicht zu einer zusätzlichen Erhöhung der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre, solange keine zusätzlichen Emissionen freigesetzt werden. Auf diese Weise wird ein Beitrag zur Verringerung der Netto-CO₂-Emissionen geleistet, was zu einer nachhaltigeren Energienutzung beiträgt.

Im schlimmsten Fall ist diese Methode deshalb klimaneutral, im besten Fall führt sie sogar zu einer Reduktion von CO₂-Emissionen (weil das zur Produktion der chemischen Energieträger rezyklierte CO₂ während deren Lagerung der Atmosphäre entzogen ist).

Die Abscheidung von CO₂ aus konzentrierten Abgasströmen ist dabei deutlich effizienter als die direkte Entnahme aus der Luft. Da die CO₂-Konzentration in diesen Abgasen höher ist, erfordert die Abscheidung weniger Energie und ist kostengünstiger. Diese Methode trägt dazu bei, Emissionen zu vermeiden und den Kohlenstoff effektiv zu nutzen.

Die Technologien zur CO₂-Abscheidung aus industriellen Quellen sind bereits weit entwickelt und im industriellen Massstab erprobt. Im Vergleich zu Direct Air Capture (DAC), das CO₂ aus der Luft filtert, ist die CO₂-Abscheidung aus industriellen Abgasen kostengünstiger und weniger energieintensiv. Sie kann deshalb zu einer schnelleren Produktionsausweitung von synthetischen Treibstoffen führen, was zu einer schnelleren Reduktion der CO₂-Emissionen insgesamt führt.

Eine Gefahr für das Klima würde einzig und allein dann bestehen, wenn die CO₂-Abscheidung ein Businessmodell ermöglichen würde, das zu einer Nachfrage nach fossilen Kohlenstoffquellen

führen würde. Solange dies nicht der Fall ist, sollte die Nutzung industrieller und unvermeidbarer CO₂-Quellen für die Produktion erneuerbarer Gase und Treibstoffe erlaubt sein. Die Trennlinie zwischen erlaubt und nicht erlaubt muss deshalb entlang der Linie Nachfrage-Steigerung für fossile Quellen und keine Nachfrage-Steigerung liegen.

Im Hinblick auf die Furcht vor Doppelzählungen bei der Kompensation verweisen wir auf die Multiplier in der EU, durch die Elektrofahrzeuge mehrfach angerechnet werden, als Massnahme, um den Hochlauf der Elektrifizierung zu beschleunigen. Mit diesem Ziel wäre auch eine doppelte Anrechnung für die Vermeidung von CO₂-Emissionen legitimierbar. Ganz abgesehen davon würde das Problem gar nicht erst entstehen, würde die Anrechnung nur beim Lieferanten von rezykliertem CO₂ erfolgen und wären Netto-Emissionen von vornherein von Sanktionen befreit. Wir empfehlen, zu diesem System zu wechseln.

Art. 55 Abs. 2

2 (neu) Nicht berücksichtigt werden zusätzliche Treibhausgasemissionen gemäss den Spezialfällen in Art. 72f E-CO₂-Verordnung (Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf)

Im vorliegenden Verordnungsentwurf ist in Artikel 72f die Nichtberücksichtigung der zusätzlichen Treibhausgasen beim Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf für Unternehmen mit Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen geregelt. Wir unterstützen diese Lösung ausdrücklich. Im Sinne einer Gleichbehandlung für EHS Unternehmen fordern wir eine analoge Lösung durch Ergänzung von Artikel 55 wie folgt:

Art. 113c Förderberechtigung

1 Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten.

Kommentar:

- Hier fehlt synthetisches Gas und allenfalls auch andere Wege, aus Biomasse Gas zu erzeugen, als Vergärung (Holzvergasung, Kompostierung, Mikroorganismen ...) -> alle erneuerbaren Gase.
- Bessere Formulierung: Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase (Biogas oder synthetische Gase), die beispielsweise durch Vergärung oder andere Umwandlungsverfahren aus Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Biomethan aufbereiten. Dies schliesst auch autonome Aufbereitungsanlagen (beispielsweise CO₂-Abscheidung oder Methanisierungsanlagen) mit ein.
- Ebenso fehlt die Umwandlung von CO₂ zu CO, welche in der Industrie zwecks Carbonylierung eingesetzt wird. CO kann nicht selektiv über Biomasse hergestellt werden. Als förderwürdig sollte auch die Direktumwandlung erwähnt werden.

Art. 127h – 127m Förderung von Massnahmen zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Der Einsatz von SAF ist essentiell, damit die Luftfahrt ihr Ziel Netto Null bis 2050 erreichen kann. Zur Förderung dieser SAF ist das „Förderprogramm von Massnahmen zur Verminderung der

Treibhausgasemissionen im Luftverkehr“ angedacht. Diese Beiträge sind essentiell für die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen und damit für die Reduktion der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt.

Die Artikel 127h-m werden deshalb explizit begrüsst.

Art. 92d-g Anrechenbarkeit von importierten erneuerbaren Gasen an Verminderungsleistungen

SPIN unterstützt die Bestrebungen, importierte erneuerbare Gase auch für leitungsgebundene Importe als erneuerbare Energie anzuerkennen. Die derzeit vorgesehene Lösung erachten wir jedoch als zu komplex, weshalb weitere Schritte erforderlich sind. In diesem Zusammenhang unterstützt SPIN ausdrücklich die Forderungen des Verbands der Schweizerischen Gasindustrie (VSG).

Art. 127j Bürgschaft

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b die Darlehensnehmerin ihre Kreditwürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

Kommentar:

- Anforderung Technologiefonds für Bürgschaft: Der Gesuchsteller muss bereits 3 Anlagen selbst gebaut, verkauft und unterhalten. Die Anlagen müssen in der endgültigen Form mind. 3 Monate einwandfrei funktioniert haben und die Kunden dieser Anlage müssen positiv über den Einsatz der Anlage berichten können. Diese Forderung passt für den Konsumgüterbereich aber nicht für Investitionsgüter. Kosten für solche Anlagen liegen im Millionenbereich. Man kann nicht zuerst 3 solcher Anlagen bauen, um erst dann an eine Bürgschaft zu kommen. Schafft man es aus eigener Kraft 3 Anlagen zu bauen braucht man dann diese Bürgschaft nicht mehr. z.B. AlphaSYNT hat von 10 Anforderungen einzig diese nicht erfüllt und wurde somit nicht berücksichtigt. Diese Anforderung muss differenzierter betrachtet resp.. für Investitionsgüter gestrichen oder adequat (z.B Nachweis für TRL 6/7, Marktanalyse, LOI pot. Kunden/ first adopter) angepasst werden.
- Hier fehlen pragmatische Kriterien zur Definition der Glaubwürdigkeit. Diese müssten so angelegt sein, dass Startups wie Synhelion oder AlphaSYNT die Glaubwürdigkeit darlegen können.

Art. 128 Förderung

1 Das BAFU fördert die Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes.

Kommentar: Es ist nicht ersichtlich, ob Power-to-X-Methoden unter den Begriff Klimaschutz fallen. Dies müsste explizit festgehalten werden.

Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

1 Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

$RedST = ST * EFref * 1\ 000\ 000 / FL$ g CO₂/km

RedST: Die berücksichtigte CO₂-Verminderung durch die Anrechnung jeweils eines Typs von synthetischem Treibstoff als Summe in g CO₂/km

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92a, in kWh enthaltener Energie

EFref: Der Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs nach Anhang 10, umgerechnet in t CO₂/kWh

FL: Die durchschnittliche Lebensfahrleistung in Kilometer: 220 000 Kilometer

Kommentar:

- Die Lebensfahrleistung in Kilometer von 220 000 Kilometer ist unrealistisch hoch angesetzt: Die durchschnittliche Fahrleistung eines PKW beträgt bei Privatpersonen in der Schweiz 10'950 km pro Jahr (Quelle: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/tageszeit-unterwegszeit.html>), bei einer Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren. Daraus ergibt sich eine **Lebensfahrleistung von 165 000 Kilometern**.
- Ein realistischer Ansatz von 165 000 Kilometern für die Lebensfahrleistung ist ein wichtiges Instrument, um synthetischen Treibstoffen zusammen mit der Mineralölsteuerbefreiung Kostengleichheit oder sogar einen Kostenvorteil gegenüber fossilen Treibstoffen zu verschaffen. Dabei handelt es sich um einen wichtigen Hebel für das Hochskalieren der Produktion und damit die Zielerreichung bei der Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehr und in der Luftfahrt.
- Zudem legen verschiedene offizielle Studien nahe, die durchschnittliche Laufleistung von PKW zu reduzieren, insbesondere für Fahrzeugimporteure, die keine leichten Nutzfahrzeuge oder leichten Sattelschlepper in die Schweiz importieren. Die zunehmende Elektrifizierung von Fahrzeugen, einschliesslich Hybridmodellen, führt zu einer veränderten durchschnittlichen Lebensdauer, die je nach Studie zwischen 150 000 km und 200 000 km liegt. Unter anderem, weil die Reparaturkosten von Verbrennern im Vergleich zur Anschaffung eines neuen E-Fahrzeugs als zu hoch eingeschätzt werden. Diese Erkenntnisse basieren auf wissenschaftlichen Studien, die im Auftrag von NGOs, Bundesämtern (wie dem Umweltbundesamt in Deutschland) und technischen Verbänden durchgeführt wurden und als Grundlage für politische Entscheidungen in Deutschland und Europa dienen.¹ Eine Lebensfahrleistung von deutlich unter 200 000 Kilometern erscheint realistischer. Wir plädieren für 165 000 km.

¹ [VDI-Ökobilanz-Studie zu verschiedenen Antriebssystemen | VDI](#)
[Klimabilanz von Elektroautos \(agora-verkehrswende.de\)](#)
[EVV_LCA_Lebenszyklusanalyse_Frontier_Economics_R595_final_2020-06_DE.pdf \(fvv-net.de\)](#)
[Studie zur CO₂-Bilanz von Elektroautos \(gruene-bundestag.de\)](#)

- Die Verwendung industrieller und nicht vermeidbarer Abgase sollte als Verminderung der CO₂-Emissionen anerkannt werden.

Kommentar zur Übernahme von EU-Regulierungen

Seitens investitionswilliger Unternehmen, die in die Produktion erneuerbarer, synthetischer Treibstoffe oder von Wasserstoff einsteigen möchten, gibt es fundamentale Kritik an der Renewable Energy Directive (RED) und ihren Delegated Acts.

Die Kritik konzentriert sich auf mehrere zentrale Herausforderungen, die den Markthochlauf behindern und Investitionen hemmen.

Ein wesentlicher Kritikpunkt betrifft die unzureichenden Quoten in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (REDIII). Im Rahmen des REPowerEU-Plans wurden ursprünglich höhere Quoten für die Nutzung von Wasserstoff und eFuels im Verkehrssektor vorgeschlagen.

Ohne stärkere Vorgaben zögern Endverbraucher und Unternehmen, langfristige Abnahmeverträge zu unterzeichnen, die für die Finanzierung von Projekten unerlässlich sind.

Zudem wird kritisiert, dass der Strassenverkehr als potenzieller Markt für emissionsarme Kraftstoffe nahezu ausgeschlossen wird. Die EU hat beschlossen, ab 2035 den Verkauf von Neuwagen mit Verbrennungsmotoren zu verbieten, was den Markt für eFuels im Strassenverkehr drastisch einschränkt. Obwohl die Elektromobilität (BEV) eine zentrale Rolle in der Defossilisierung spielen soll, gibt es Zweifel, ob dies die einzige Lösung sein wird. Hersteller wie Porsche investieren bereits in eFuel-Produktionsanlagen, da sie die Technologie als wichtig für die Reduktion von CO₂-Emissionen im Strassenverkehr sehen. Durch den Ausschluss dieses bedeutenden Marktes wird die Nachfrage weiter gedrosselt, was Investitionen in die eFuel-Technologie zusätzlich erschwert. Dies betrifft dann auch die Luftfahrt negativ, denn aktuell kann synthetisches SAF nur mittels Fischer-Tropsch-Synthese hergestellt werden, bei der 40% Road Fuel anfallen. Dessen Verkauf während der 20-jährigen Amortisationszeit ist essentiell für jeden Businessplan. Aufgrund des Verbrennerverbot wird deshalb für die Luftfahrt weniger eFuel hergestellt, als theoretisch möglich wäre. Es handelt sich um ein typisches Beispiel einer kontraproduktiven Regulierung.

Ein weiteres Problem sind die restriktiven Produktionskriterien für eFuels und RFNBOs (erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs), die im Rahmen der REDII eingeführt wurden.

Diese Regeln verlangen, dass für die Produktion von RFNBOs nur zusätzliche erneuerbare Energiequellen genutzt werden dürfen, die nicht älter als 36 Monate sind. Zudem muss eine zeitliche und geografische Korrelation zwischen der Stromerzeugung und dem Verbrauch nachgewiesen werden. Nur zusätzlicher erneuerbarer Strom ist zum Beispiel nur von Anlagen erlaubt, die nicht älter als 36 Monate sind. Zudem müssen zeitliche (bis 2030 monatlich, danach stündlich) und geografische (gleiche Gebotszone) Korrelationen nachgewiesen werden. Das macht die eFuel-Produktion unpraktikabel, da erneuerbare Installationen wie Wind- oder Solaranlagen in 2 Jahren gebaut werden können, während eFuel-Anlagen 3-4 Jahre benötigen.

Der zeitliche Abstimmungsprozess birgt ein erhebliches Projektrisiko, da die Investitionsentscheidungen für beide Anlagen nicht synchronisiert werden können. Die zu streng formulierten Anforderungen führen zu erheblichen Verzögerungen und höheren Kosten bei der Projektplanung und -umsetzung. Studien der Universität Duisburg-Essen haben gezeigt, dass diese Regulierung die Elektrolysekapazität in der EU bis 2035 um 33 % reduzieren könnte.

Das neue CH -Stromgesetz fördert zudem den Ausbau von PV und Wind, aber es ist leider nicht zu Ende gedacht, da dies in absehbarer Zeit zu massivem Überschussstrom führen wird, der anderweitig nicht verwendet werden kann. Das Gesetz bietet dazu keine Antworten. Entweder werden dann die Produktionsanlagen abgeschaltet, abgeregelt oder der Strom vernichtet. Energieversorger berichten bereits heute von massivem Anstieg von Überschussstrom der auf dem Markt zu negativ Preisen führt und Verlusten aufgrund bestehender Abnahmeverträgen.

Power-to-X kann hier wirtschaftliche Verluste wie auch zur Netzstabilität durch Abnahme beitragen.

Eine Verknüpfung an Alter, «zusätzlich» und Korrelation der Stromproduktion mit RFNBO-Produktion macht dies unnötig kompliziert und hilft nicht das kommende Problem pragmatisch zu lösen.

AlphaSYNT hat entwickelte gegenwärtig ein Projekt das diese Problematik lösen hilft aber dies wäre ein Killerkriterium das in zeitnaher Zeit umgesetzt werden kann

Ein besonders kritischer Punkt sind die strengen Auflagen für die CO₂-Quellen, die zur Herstellung von eFuels genutzt werden dürfen. Industrielle Punktquellen sind nur bis 2041 erlaubt und müssen Teil eines wirksamen CO₂-Preissystems wie dem EU-Emissionshandelssystem (ETS) sein. Dies schliesst eFuel-Projekte ausserhalb Europas aus, da dort vergleichbare Systeme nicht existieren. Alternativ sind nur biogene oder aus der Umgebungsluft gewonnene CO₂-Quellen zugelassen, was jedoch aufgrund begrenzter Verfügbarkeit und hoher Kosten für Direktluftabscheidungstechnologien schwierig ist.

Die EU hat im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) nur unzureichende Quoten für erneuerbare Kraftstoffe aus nicht-biologischen Quellen (RFNBO), zu denen auch eFuels gehören, festgelegt. Ursprünglich schlug die EU-Kommission eine Quote von 1 % bis 2028 und 2,6 % bis 2030 vor, die später im REPowerEU-Plan auf 5 % erhöht wurde. Jedoch wurde schliesslich nur eine Quote von 1 % bis 2030 vereinbart, ohne klare Zielvorgaben für die Zeit nach 2030. Dies führt zu einer geringen Nachfrage, da Marktteilnehmer nicht mehr erneuerbare Energien in den Markt einführen, als gesetzlich vorgeschrieben ist, um ihre Wettbewerbsfähigkeit nicht zu gefährden.

Diese Situation schafft ein sogenanntes "First Mover Disadvantage", bei dem die erste eFuel-Anlage höhere Produktionskosten haben wird als spätere Anlagen. Daher zögern Endverbraucher, langfristige Abnahmeverträge zu unterzeichnen, was für die Finanzierung von Projekten jedoch unerlässlich ist. Da derzeit nur eine Verpflichtung ab 2030 besteht, können Endverbraucher ihre Investitionsentscheidungen hinauszögern, was die Entwicklung von eFuels weiter verzögert.

Die Kritik im Detail entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Positionspapier unseres Mitglieds eFuel Alliance.

Kommentar zu den Steuererleichterungen für erneuerbare Treibstoffe («Mineralölsteuerbefreiung») / Rückmeldung zum Entwurf IBTV

Strassen- und Schienenverkehr

Die Mineralölsteuerbefreiung ist für Endverbraucher nebst den KliK-Förderbeiträgen sofern diese durch den Importeur weitergereicht werden der wichtigste finanzielle Hebel, damit der Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen annähernd wirtschaftlich sein kann. Eine Anlehnung an EU-Recht für die MinÖSt.-Befreiung wäre deshalb zu begrüssen (natürlich nur ILUC-freie Treibstoffe). Ob dies über eine Anpassung der IBTV (Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren sowie emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen) erreicht werden kann, können wir nicht beurteilen.

Einerseits sollen neu in der Nachweisführung für das BAFU die Erfüllung der ökologischen Anforderungen von erneuerbaren Treibstoffen auch Nachweise nach Europäischem Recht zugelassen sein (Erneuerbare Energien Richtlinie oder RED III).

Das bedeutet Anerkennung von massenbilanzierter Ware nach Artikel 30 RED III, was aktuell nicht der Fall ist. "Dadurch können solche BS/TS in Zukunft auch an klimaund energiepolitische Instrumente angerechnet werden." (Basierend auf erläuternder Bericht IBTV, Kapitel 3)

Relevant ist hierzu Artikel 3 IBTV, Absatz 5 Buchstabe c und Artikel 4 IBTV, Absatz 2, welcher im erläuternden Bericht so erklärt wird:

"Der Nachweis der Einhaltung der ökologischen Anforderungen basierend auf den Angaben des Anhangs 2 und einer Berechnung durch das BAFU nach Artikel 3 Absatz 4 kann nur für erneuerbare und emissionsarme BS/TS erfolgen, die über die gesamte Lieferkette segregiert gehandelt und verarbeitet wurden, da nur so eine Rückverfolgbarkeit des erneuerbaren oder emissionsarmen BS/TS über alle Produktionsstufen überprüfbar nachvollziehbar ist. Für massenbilanzierte erneuerbare oder emissionsarmen BS/TS erfolgt der Nachweis über Artikel 3 Absatz 5 Buchstabe c (EU-Zertifikat mit Begleitdokumentation)" (Zitat aus erläuternder Bericht IBTV, Kapitel 4, Artikel 4, Seite 9)

Andererseits ändert sich an der Praxis der Mineralölsteuerbefreiung beim BAZG nichts gegenüber dem Status Quo. Dort wird massenbilanzierte Ware weiterhin nicht mineralölsteuerbefreit werden bis 2030:

"Da im Rahmen der Steuererleichterung für erneuerbare Treibstoffe bereits seit 2007 ökologische Anforderungen für erneuerbare Treibstoffe existieren und die Steuererleichterung bis 2030 fortgeführt wird, werden die dort definierten ökologischen Anforderungen übernommen und gelten somit für die Inverkehrbringung aller erneuerbaren oder emissionsarmen BS/TS. Dieses Vorgehen gewährleistet, dass alle erneuerbaren und emissionsarmen BS/TS die gleichen ökologischen Anforderungen erfüllen müssen". (Zitat aus erläuternder Bericht IBTV, Kapitel 4, Artikel 3, Seite 6)

Gemäss Nachfrage bei BAFU und BAZG bleibt das sogenannte "Swiss-Finish" (streng segregierter Warenfluss mit gegenüber der EU abweichender Nachweisführung) bei erneuerbaren Treibstoffen weiterhin bestehen, was in der Praxis eine kleinere Auswahl an erneuerbaren Treibstoffen und höhere Preise auf dem Schweizer Markt verursacht im Vergleich zur EU:

"Für eine Mineralölsteuererleichterung müssen nach wie vor die ökologischen und sozialen Anforderungen erfüllt sein, zu welchen u.a. auch die Segregation der Roh- und Treibstoffe gehört. Massenbilanzierte Treibstoffe werden auch in Zukunft nicht von einer Steuererleichterung profitieren könnten." (Zitat Wolfgang Kobler BAZG gemäss Meldung eines Mitglieds von SPIN)

Bezugnehmend auf die IBTV sind für synthetische Brenn- und Treibstoffe auch nach Art. 3 «Ökologische Anforderungen» unter Absatz 5 die Anforderungen erfüllt, wenn diese Punkte bezugnehmend auf die Anforderungen der RED III erfüllt sind. Um eine «Steuererleichterung für erneuerbare Treibstoffe» nach Artikel 12b des MinöStG der Fassung vom 01.01.2025 zu beantragen, müssen nach Absatz 1 die Anforderungen erfüllt werden. Nach unserer Auffassung müssten zur Erfüllung des Art. 12b MinöStG, Absatz 4 «Er bestimmt den Umfang der Steuererleichterung; er berücksichtigt dabei die Wettbewerbsfähigkeit der erneuerbaren Treibstoffe gegenüber Treibstoffen fossilen Ursprungs» in Art. 12b, Absatz 1 (MinöStG) auch die Anforderungen nach Art. 3, Absatz 5 (IBTV) hier aufgenommen werden. Oder anders formuliert: das MinöStG müsste angepasst werden, damit auch synthetischer Treibstoff, der nach RED III anrechenbar ist, steuerbefreit werden kann.

Luftfahrt – Mineralölsteuer

Heute entrichtet der inländische, nicht kommerzielle Flugverkehr die komplette Mineralölsteuer und die CO₂-Abgaben mit 972 CHF/t Flugpetrol des Typs Jet A-1. Diese Steuern und Abgaben werden zurzeit auch auf Sustainable Aviation Fuels (SAF) unabhängig von deren Ursprung erhoben.

Das führt dazu, dass potentielle Nutzer von SAF nicht nur keinen Anreiz für alternative Treibstoffe haben, sondern durch den massiv höheren Preis des Treibstoffs und den zusätzlichen Abgaben und Steuern effektiv für ihre klimabewusstes Handeln abgestraft werden.

Hier sind unbedingt pragmatische Lösungen, einschliesslich Anerkennung von internationalem Book & Claim, erforderlich.

Die Mineralölsteuern soll per Definition nur auf die fossile Treibstoffkomponente erhoben werden. Die CO₂-Abgabe soll ebenfalls nur auf die fossile Treibstoffkomponente entrichtet werden.

Luftfahrt – Sustainable Aviation Fuel

Beimischpflicht

Wegen der wesentlich höheren Kosten von synthetischem SAF im Vergleich zu fossilem SAF und um die Effektivität der Beimischpflicht zu gewährleisten, gilt es Massnahmen zu treffen, welche Kostenvorteile für aussereuropäische Fluggesellschaften sowie eine Verlagerung von Verkehrsströmen und CO₂-Emissionen verhindern.

Bleiben solche aus, werden Anreize geschaffen über nicht-europäische Drehkreuze zu fliegen, wodurch Mehrmissionen entstehen und negative Folgen für den Wirtschafts- und Tourismusstandort bringen.

Um Transportkosten sowie unnötige CO₂-Emissionen zu vermeiden, ist ein Zertifikatshandel (ein sogenanntes "Book & Claim" System) nach Vorbild des Strommarktes zu etablieren, damit SAF unabhängig vom Ort der Vertankung angerechnet werden kann.

Dabei ist zu prüfen, inwiefern eine Orientierung an den Regulierungen der EU sich kontraproduktiv auswirken und den Einsatz von synthetischem SAF verhindern oder verzögern würde – z.B. durch übertriebene Forderungen bzgl. Regionalität, Gleichzeitigkeit und Zusätzlichkeit der Energiequellen sowie der Nutzung von CO₂-Punktquellen, insbesondere wenn synthetischer SAF – wie im Fall von Synhelion – ohne Strom als Energiequelle produziert wird. Im Fall von Kontraproduktivität braucht es eigene Vorgaben für die Schweiz.

Vor diesem Hintergrund erachtet SPIN auch die Vorschrift bezüglich einer physischen Beimischpflicht an den Landesflughäfen obsolet. Dies entsprechend der Regelung unter dem UN-Instrument CORSIA, das eine Anrechenbarkeit unabhängig des Orts der Nutzung ermöglicht.

Fördermechanismus

Technologie-Pioniere und insbesondere neu auf den Markt tretende Anbieter von nachhaltigen Treibstoffen sind aufgrund der erheblich höheren Kosten von synthetischem SAF im Vergleich zu fossilem SAF langfristige Abnahmevereinbarungen durch Fluggesellschaften angewiesen.

Es braucht deshalb eine Förderstrategie des Bundes, die gezielte Anreize schaffen soll, um den Einsatz von SAF durch Fluggesellschaften auch über die gesetzlichen Anforderungen hinaus zu fördern, die Technologie voranzubringen und den Einsatz gezielt zu unterstützen.

SAF-Emissionsrechte

Mit dem CO₂-Gesetz wird eine signifikante Verschärfung des EHS beschlossen. Das CO₂-Gesetz schafft in Artikel 19a Absatz 4 die Grundlage, dass der Bundesrat den Einsatz von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen im EHS gesondert anrechnen kann. Im Entwurf der CO₂ Verordnung wird es jedoch verpasst, einen konkreten Mechanismus zu definieren. Gemäss erläuterndem Bericht wird geprüft sogenannte «SAF-Emissionsrechte» ab 2026 einzuführen.

Die EU plant zwischen 2024 und 2030 im Umfang von 20 Millionen Emissions-Rechte für die Nutzung von SAF zu vergeben, um die Skalierung und Nutzung von SAF zu unterstützen und Airlines zu animieren, in die Technologie zu investieren. Die Unterstützung für die verbleibende Preisdifferenz zwischen der Verwendung von fossilem Kerosin und dem förderfähigen Flugkraftstoff wird wie folgt berechnet:

- 1) 70% - Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen und zum Nulltarif bewertete fortschrittliche Biokraftstoffe.
- 2) 95% - Erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs, die gemäss Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die in der Luftfahrt verwendet werden und für die der Emissionsfaktor Null gilt.
- 3) 100% - Förderfähige Kraftstoffe, die nicht aus fossilen Brennstoffen gewonnen werden, die auf Flughäfen auf kleinen Inseln, Flughäfen, die nicht gross genug sind, um als Unionsflughäfen im Sinne von ReFuelEU zu gelten und auf Flughäfen in einer Region in äusserster Randlage.

4) 50 % - Förderfähige Kraftstoffe, die nicht aus fossilen Brennstoffen gewonnen werden, welche nicht durch die Punkte 1) bis 3) abgedeckt sind.

Um hier keinen weiteren Wettbewerbsnachteil zu schaffen, sollte die Schweiz gleichzeitig mit der Einführung der Beimischpflicht eine SAF Incentivierung analog zur EU mit analogen Kriterien etablieren.

Emissionsangaben

SPIN ist sich bewusst, dass die Klimawirkung des Luftverkehrs sowohl aus CO₂- als auch aus Nicht-CO₂-Emissionen resultiert und dass der Ersatz von fossilem Jet Fuel durch synthetischen SAF nur einen Teil der Klimawirkung des Fliegens kompensiert. Die sogenannten Nicht-CO₂-Emissionen müssen deshalb zusätzlich reduziert werden.

Derzeit gibt es allerdings noch keine wissenschaftliche etablierte Methode dafür und auch nicht, um die unterschiedliche zeitliche Wirkung von CO₂ und Nicht-CO₂-Effekten abzubilden.

Es existiert keine Metrik, die den Nicht-CO₂-Effekt eines einzelnen Fluges beziffern könnte, gleichzeitig generiert nicht jeder Flug die gleichen Wirkungen. Die Klimawirkung von Nicht-CO₂-Emissionen hängt unter anderem von den atmosphärischen Bedingungen, dem Breitengrad, der Temperatur, der Luftfeuchtigkeit, der Flughöhe sowie vom verwendeten Treibstoff ab (fossil vs. SAF). Sogar bei fossilem Kraftstoff bestehen Unterschiede, da die Zusammensetzung des Erdöls variiert; weiter hat die Triebwerkscharakteristik einen Einfluss.

Ein einfacher Multiplikator, der auf die CO₂-Emissionen angewandt wird, ist deshalb untauglich, um der Komplexität des Phänomens gerecht zu werden. CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen, wie auch ihre Wirkungen, sind nicht proportional zueinander.

Aus diesem Grund spricht sich SPIN dafür aus, dass Nicht-CO₂-Emissionen und CO₂-Emissionen bei der Deklaration, beim Monitoring ihrer zeitlichen Entwicklung und bei der Planung von Massnahmen getrennt voneinander betrachtet werden. Auch die Akademie der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT/ProClim) warnt, dass die Anwendung von generellen Umrechnungsfaktoren nicht sachgerecht ist und für die Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen zu Fehlanreizen führen kann.

Förderung erneuerbarer Gase

Das CO₂-Gesetz sieht mit Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe d neu ein Instrument zur Förderung der Produktion von erneuerbaren Gasen vor.

In der Vernehmlassung vom CO₂-Gesetz steht jedoch «Aufgehoben» – wieso?

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Bern

Envoi électronique : vnl-klima@bafu.admin.ch

Berne, le 17 octobre 2024

**Dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024 :
*Prise de position de routesuisse***

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames et Messieurs,

Le projet cité en titre a été mis en consultation et touche aux intérêts des membres de notre association. Aussi, nous vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position.

Remarques générales

routesuisse demande une application pragmatique de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024, de sorte à ce que celle-ci respecte la volonté démocratique : En 2021, la population a clairement rejeté un premier projet de révision jugé trop coûteux. Le Parlement en tenu compte dans le cadre du nouveau projet de loi qu'il s'agit à présent d'appliquer. En 2023, la population suisse a ensuite adopté des objectifs climatiques à long terme. Il est essentiel que les dispositions d'application de la loi sur le CO₂ prennent en compte cette double volonté populaire, premièrement en évitant un coûteux « swiss finish » et deuxièmement en garantissant l'adéquation et l'efficacité des mesures mises en place pour atteindre les objectifs climatiques à long terme. Ceci est spécialement important, car l'évolution du marché ne va pas naturellement dans le sens voulu par le législateur ; bien au contraire, les progrès sont freinés par la situation économique et géopolitique.

Vu ce qui précède, routesuisse demande de respecter le principe de neutralité technologique de l'Etat et estime qu'il est indispensable de revoir certaines dispositions d'exécution concernant les objectifs, les véhicules ainsi que les carburants. Il convient de rappeler à cet égard que le trafic routier privé est financé à 100% de manière privée. Partant, il ne bénéficie d'aucun soutien étatique ou d'autres secteurs pour atteindre ses objectifs climatiques. L'effort et les coûts

qui en résultent sont donc nettement supérieurs que pour les autres secteurs. Enfin, la mobilité routière privée contribue lourdement aux finances fédérales - il faut en tenir compte.

Remarques détaillées

La position de routesuisse se concentre sur 3 aspects fondamentaux : les objectifs, les valeurs-cibles applicables aux véhicules, et les mesures visant les carburants.

Pour les aspects plus techniques et spécifiques, nous vous invitons à suivre les recommandations des experts au sein des associations des branches concernées, dont notamment celles de l'ACS, de l'ASTAG, d'auto-suisse, d'Avenergy Suisse, de la SSE, du TCS et de l'UPSA.

Ordonnance sur le CO₂

A. Objectifs

Art. 2a Part à réaliser en Suisse

Le Conseil fédéral propose une part d'au moins deux tiers des réductions en Suisse, sur la base des valeurs indicatives prévues dans les différents secteurs.

routesuisse rejette la proposition du Conseil fédéral, car elle renchérit inutilement l'effort de réduction (les mesures en Suisse étant plus coûteuses qu'à l'étranger), sans que cela n'impacte positivement le climat. Nous proposons de fixer cette part à 50% afin de garantir l'atteinte des objectifs climatiques à un moindre coût.

Art. 3 Valeurs indicatives dans les différents secteurs

D'ici à 2030, le Conseil fédéral propose une réduction de 25% des émissions dues aux transports, soit un objectif d'émissions ne dépassant pas 75% des émissions de 1990.

routesuisse et ses membres respectent la volonté populaire et s'engagent pour atteindre l'objectif de neutralité climatique voulu à l'horizon 2050 par la population. Néanmoins, il est essentiel que les objectifs s'accompagnent de mesures réalistes et peu coûteuses – conformément à la volonté démocratique – pour les atteindre. Or, dans le domaine du trafic routier, il est absolument clair qu'une diminution de 25% des émissions d'ici à 2030 est inatteignable. D'une part, nous sommes tributaires du marché en ce qui concerne les nouvelles immatriculations et la tendance démontre clairement que l'électrification des modèles a ralenti au niveau européen. Jusqu'à présent, les émissions du parc automobile ont reculé d'environ -0,2 tonne de CO₂ par an. Pour atteindre l'objectif proposé, il faudrait subitement que cette réduction soit multipliée par 5, soit à environ -0,5 tonne de CO₂ par an. D'autre part, les mesures de compensations obligatoires réalisées et financées par le secteur routier sont arbitrairement exclues de ce calcul par l'Office fédéral de l'environnement.

A quoi cela sert-il d'inscrire un objectif qui ne pourra pas être atteint ? En l'absence de mesures d'accompagnement supplémentaires, il est nécessaire d'adapter l'objectif sectoriel à un pourcentage réaliste, soit 85% pour 2030. Alternativement, le Conseil fédéral peut aussi renoncer à fixer des objectifs intermédiaires par secteurs pour 2030, étant donné que c'est la réduction

globale qui est pertinente et que les objectifs sont faussés par la méthode de calcul de l'OFEV, qui défavorise arbitrairement le trafic routier privé au profit des autres domaines.

B. Véhicules

Art. 17a al. 2, 17b al.2, 17c al. 2, et 17c^{bis} al. 2

Le Conseil fédéral propose d'exonérer les véhicules à usage spécial et les véhicules militaires des valeurs-cibles pour les voitures de tourisme, les véhicules de livraison et les véhicules utilitaires légers, ainsi que les véhicules lourds.

routesuisse est favorable à ces exonérations, toutefois la formulation proposée ne couvre pas l'ensemble des véhicules à usage spécial. Il faut donc étendre l'exonération à tous les véhicules à usage spécial (y compris p.ex. la protection civile et les feux bleus en général, etc.).

Art. 17d, al. 3 Première immatriculation

L'article en vigueur prévoit que les véhicules immatriculés à l'étranger depuis moins de 6 mois quel que soit leur kilométrage, ou les véhicules étrangers de moins 12s mois et moins de 5000km comptent comme véhicules neufs. Malheureusement, ces conditions sont insuffisantes et créent une concurrence déloyale sur le marché automobile en permettant d'alimenter le marché avec des véhicules étranger presque neufs, qui profitent de marges plus élevées car ils échappent aux valeurs-cibles et aux sanctions. In fine, ce sont les clients qui achètent des véhicules neufs soumis à la réglementation qui sont pénalisés, car la baisse de la valeur de revente des jeunes occasions induite par l'arrivée de véhicules échappant aux sanctions engendre un coût d'amortissement (ou de leasing) plus élevé pour les « bons élèves » qui ne cherchent pas à contourner la réglementation.

routesuisse demande de modifier cet article, afin d'accroître l'efficacité climatique de cet instrument et mettre fin à la concurrence déloyale induite par les véhicules étrangers qui échappent à la réglementation. Nous proposons pour cela d'étendre le délai et d'augmenter le kilométrage déterminant.

Art. 26 Réduction par des éco-innovations

Le projet mis en consultation prévoit de maintenir la prise en compte des éco-innovations, dont les réductions des émissions ne sont pas mises en évidence lors des tests. Plus d'un tiers des véhicules nouvellement immatriculés sont équipées de telles innovations. Cependant, les véhicules lourds sont arbitrairement exclus du champ d'application.

routesuisse estime que la formulation de cet article est arbitraire, les véhicules lourds doivent aussi être inclus afin de pouvoir prendre en compte les effets d'éco-innovations au futur.

C. Carburants

Art. 26a Réduction par le gaz naturel et le biogaz

Le projet mis en consultation prévoit d'ancrer la réduction sur les dispositions d'exécution de l'étiquette-énergie. Cette proposition n'est pas acceptable, car l'étiquette-énergie vise à informer mais n'a pas vocation à servir de base pour des sanctions. Par ailleurs, l'ordonnance ne

prévoit pas la possibilité d'aller jusqu'à 100% de biogaz sur la base d'un calcul effectif. Le Parlement a clairement manifesté sa volonté

routesuisse demande d'une part supprimer la référence à l'article 12a, al. 2 OEEE et de la remplacer par l'inscription du taux directement dans l'ordonnance sur le CO₂, soit 20% de biogaz. Et d'autre part, il est nécessaire de prévoir la possibilité de comptabiliser un taux plus élevé sur la base d'un décompte effectif.

Art. 26b Réduction par des carburants synthétiques renouvelables

Le projet d'ordonnance propose une définition des carburants de synthèse qui ne reflète pas la réalité des technologies disponibles sur le marché : elle exclut les huiles végétales hydrogénées (HVO). Il convient de rappeler que les carburants de synthèses non-biologiques ne seront probablement pas disponibles pour une utilisation dans le trafic routier au cours des prochaines 5 années. De ce fait, une formulation technologiquement moins restrictive est nécessaire, sans quoi l'ordonnance freinerait la lutte contre le réchauffement climatique.

routesuisse demande d'inclure les carburants de type « HVO » (huiles végétales hydrogénées) produits à partir de plantes et d'hydrogène, et utilisés pour propulser des véhicules. Les carburants de type « HVO » sont disponibles à court terme sur le marché et ils sont bien acceptés par la population. Il est indispensable de ne pas exclure arbitrairement une technologie qui fonctionne et permet de réduire les émissions de CO₂. Pour que les dispositions de la loi et de l'ordonnance ne restent pas lettre morte, l'intégration des HVO est nécessaire.

D. Entrée en vigueur

Le Conseil fédéral prévoit une entrée en vigueur rétroactive de cette ordonnance au 1^{er} janvier 2025. Ceci n'est absolument pas acceptable, car cette proposition porte potentiellement atteinte à l'intérêt économique des acteurs concernés. Une violation du principe de non-rétroactivité nécessite de bonnes raisons (autre qu'un retard dû à l'administration fédérale), ainsi que de prévoir des compensations pour les éventuels acteurs lésés a posteriori – étant clair que les acteurs privés ne peuvent pas anticiper la réglementation avant sa publication. Il convient de rappeler qu'un projet mis en consultation ne saurait être considéré comme source de droit, au contraire un texte mis en consultation nécessite en général encore des modifications que les acteurs assujettis ne peuvent par définition pas anticiper.

Vu ce qui précède, routesuisse estime que les conditions ne sont pas remplies pour justifier un effet rétroactif. Par conséquent, nous demandons que l'ordonnance soit publiée avant et qu'elle entre en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2025. Si cela n'est pas possible pour des raisons internes à l'administration, nous proposons de maintenir le droit actuel en vigueur de manière transitoire. Si l'entrée en vigueur rétroactive de l'ordonnance est maintenue pour les articles concernant le trafic routier et que des acteurs privés sont lésés, nous exigeons que la compensation de 100% des dommages soit prévue. Sans cela, il est probable que les acteurs lésés fassent valoir leur droit à une indemnisation proportionnelle au dommage induit par la rétroactivité, en recourant de manière presque systématique.

Ordonnance sur la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables

routesuisse est favorable à ce projet d'ordonnance, sous réserve des modifications demandées par les spécialistes des branches concernées (Avenergy Suisse, ASIG).

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS



Olivier Fantino
Directeur



Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

**Vernehmlassungsverfahren über die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024:
Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂- Emissionen
Stellungnahme Swiss eMobility**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir zum vorliegenden Vernehmlassungsverfahren Stellung und fokussieren uns dabei insbesondere auf die Massnahmen im Strassenverkehr. Mit dem vorliegenden Bericht und dem Verordnungsentwurf sind wir im Grundsatz einverstanden. Wir bitten jedoch um Berücksichtigung der nachstehenden Punkte.

Allgemeine Bemerkungen und Forderungen

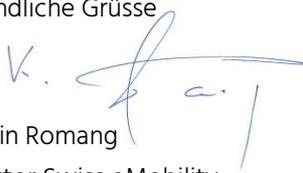
- Der raschmögliche Umstieg vom fossilen auf den elektrischen Antrieb hat unbestritten die grösste Wirkung auf die Erreichung der im Gesetz verankerten Emissionsziele. Es gilt deshalb die Ausführungsbestimmungen so auszugestalten, dass sich die Elektromobilität bestmöglich weiterentwickeln kann.
- Die Schweiz hat aufgrund der Wohnsituation (höchster Anteil Mieterinnen und Mieter) die schwierigste Ausgangslage für die weitere Marktentwicklung der Elektromobilität in ganz Europa. Im internationalen Vergleich beim Anteil Elektroautos am Neuwagenmarkt fällt die Schweiz kontinuierlich zurück.
- Die Schweiz hat aufgrund der schwierigen Voraussetzungen den grössten Bedarf an elektromobilitätsfreundlichen Rahmenbedingungen. Im Revisionsprozess des CO₂-Gesetz wurden Artikel mit Relevanz für die weitere Marktentwicklung zu Ungunsten der Elektromobilität gefällt. Die Ausführungsbestimmungen bieten deshalb nur wenige Möglichkeiten, dem grossen Handlungsbedarf für verbesserte Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen.
- Vor allem das Ausbleiben von jährlich degressiven CO₂-Reduktionszielen wirkt sich bereits jetzt massiv negativ auf die Marktentwicklung aus. 2023 wurden die Emissionsziele für neue

Personenwagen erstmalig erreicht. Die gleichbleibenden Ziele in diesem Jahr führen zusammen mit der eingeführten Importsteuer zur aktuellen Stagnation der Neuimmatrikulationen. Wie im Gesetz bereits vorgesehen werden die Vorgaben nun 2025 stufenweise und somit deutlich verschärft. Während andere Märkte (vor allem in Skandinavien oder Benelux) die kommenden Ziele erreichen werden oder längst deutlich überschritten haben, erscheint die Zielerreichung 2025 bei uns kaum möglich. Ein gleiches Szenario droht auf Ende Jahrzehnt.

- Der unter 4) beschriebene Sachverhalt zeigt auf, dass die Zielvorgaben nach wie vor der grösste Treiber der Elektromobilität sind. Es ist deshalb von zentraler Bedeutung, dass die im Gesetz vorgesehenen Ziele wie das Sektorziel oder die Emissionszielwerte für die Fahrzeuge konsequent umgesetzt werden.
- Erleichternde Bestimmungen bei den Vollzugmodalitäten hatten in der Vergangenheit keinen positiven Einfluss auf die Entwicklung der Elektromobilität (siehe auch Auswirkungen der Emissionsvorschriften 2012-2021, Grundlagenbericht BFE). Es ist davon auszugehen, dass solche Instrumente allenfalls und nur in der Phase der Markteinführung einen positiven Effekt haben könnten. Aus erleichternde Bestimmungen muss deshalb in der CO₂-Verordnung verzichtet werden. Dies gilt auch für gesonderte Bestimmungen für Nischen- und Kleinserienhersteller.
- Der Absatz batterieelektrischer Nutzfahrzeuge ist in diesem Jahr massiv eingebrochen. Nebst dem noch höheren Anschaffungspreis dämpfen Bestimmungen zur Ruhezeitkontrolle und Abgaben die Kaufbereitschaft massiv. Es gilt sicherzustellen, dass elektrifizierte in diesen Bereichen nicht schlechter gestellt sind als fossile Nutzfahrzeuge.
- Der Umstieg auf batterieelektrische Fahrzeuge ist das einzig wirkungsvolle Mittel, um die nötige CO₂-Emissionsreduktion in der geforderten Zeit erreichen zu können. Technologieneutrale Bestimmungen oder Ausprägungen bei der Verwendung der Einnahmen aus dem CO₂-Vollzug sind deshalb nicht zielführend. Der Fokus muss dediziert auf batterieelektrische Fahrzeuge ausgerichtet werden.
- Um die derzeitige, negative Entwicklung bei den Verkäufen von Elektroautos nicht weiter zu beeinträchtigen, fordern wir ein Moratorium der Autoimportsteuer bis Ende 2029.

Besten Dank für die wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme. Bei Fragen und für weiterführende Informationen stehe ich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Krispin Romang
Direktor Swiss eMobility

Swiss Youth For Climate
Rue Jean-Gutenberg 2
1201 Genève

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Zürich, 20.09.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Leïla Réau, Präsidentin

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Réau', with a long horizontal stroke extending to the right.

Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion mit erfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ 20~~12~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ 35~~25~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ 50~~30~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ 65~~35~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ 80~~40~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ 85~~45~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ 90~~50~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

*Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht **im Inland** des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. **Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.***

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bem-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;

abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung

b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder

*c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktsetzung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekten hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die **Grund**-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüßen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

f die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen 'Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...
f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert **und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.**

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger** geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem **tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null** geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:
~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungsquotienten für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Porsche Schweiz AG, Blegistrasse 7, 6343 Rotkreuz

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern
per Email an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Porsche Schweiz AG
Sandro Kälin
Blegistrasse 7
6343 Rotkreuz
T +41 41 487 911 6
E sandro.kaelin@porsche.ch

Date

17.10.2024

Stellungnahme der Porsche Schweiz AG zur Vernehmlassung 2024/57

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung zu nehmen. Nachfolgend finden Sie die Ausführungen der Porsche Schweiz AG.

1. Ausgangslage für Porsche

Die Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse: einerseits die Revision der CO₂ Verordnung mit Fremderlassänderungen der Verordnung über das eidg. Gebäude- und Wohnungsregister, der Mineralölsteuerverordnung und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) geschaffen, welche Änderungen der Gebührenverordnung BAFU enthält. [https://www.fedlex.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2024/57/cons_1/doc_8/de/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-dl-proj-2024-57-cons_1-doc_8-de-pdf-a.pdf]

1.1. Grundsätzliches

Synthetische Treibstoffe bzw. «eFuels» sind eine sinnvolle Ergänzung zur Elektromobilität. Die Porsche AG strebt an, ein Innovationstreiber in diesem Bereich zu sein. Zusammen mit internationalen Partnern um die chilenische Betreibergesellschaft Highly Innovative Fuels (HIF) haben wir dafür gesorgt, dass in Patagonien, Chile seit Ende 2022 mit industriellen Prozessen synthetischer Kraftstoff produziert wird. Die Anlage von HIF befindet sich in der Provinz Magallanes in Chile und nutzt die idealen Bedingungen der Region zur Erzeugung von Windenergie, die als nachhaltige Stromquelle zur Herstellung von synthetischem Treibstoff Benzin verwendet wird.

1.2. **Einschlägige Gesetze und Verordnungen**

Porsche hat sich mit den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen sowie den erläuternden Berichten zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) sowie zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) auseinandergesetzt. Die verwendeten Dokumente wurden analysiert und werden im Folgenden zusammenfassend erläutert.

a) **CO₂-Gesetz**

Das revidierte CO₂-Gesetz wurde im März 2023 beschlossen und tritt am 1. Januar 2025 in Kraft. Es zielt darauf ab, Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Das CO₂-Gesetz legt Emissionsziele fest und beinhaltet Massnahmen für verschiedene Sektoren, unter anderem für Treibstoffe. Relevante Punkte sind unter anderem die CO₂-Abgabe und das Emissionshandelssystem (EHS). Bei der CO₂-Abgabe handelt es sich um eine Abgabe auf fossile Brennstoffe wie Heizöl und Erdgas, die Anreiz schaffen soll, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Beim Emissionshandelssystem (EHS) können Unternehmen Emissionsrechte handeln.

b) **CO₂-Verordnung**

Die revidierte CO₂-Verordnung tritt ebenfalls am 1. Januar 2025 in Kraft. Sie legt die Reduktionsziele für den Treibhausgas-Ausstoss bis 2030 fest und konkretisiert die Massnahmen des revidierten CO₂-Gesetzes. Ziel ist es, den Treibhausgas-Ausstoss der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 zu halbieren, wobei zwei Drittel der Reduktionen im Inland erfolgen sollen. Unternehmen im Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) können finanzielle Unterstützung für Massnahmen zur Reduktion ihres Treibhausgas-Ausstosses beantragen. Ab 2025 wird die Menge der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte jährlich stärker gekürzt, um den Emissionsrückgang zu beschleunigen. Die Verordnung unterstützt auch Hersteller von Biogas. Zudem können sich Unternehmen von der CO₂-Abgabe befreien lassen, wenn sie sich zur Emissionsverminderung verpflichten. Diese Befreiungsmöglichkeit steht nun allen Unternehmen offen.

c) **Energieverordnung (EnV)**

Auch die Revision der Energieverordnung (EnV) tritt am 1. Januar 2025 in Kraft. Die EnV konkretisiert das Energiegesetz (EnG) und regelt die Umsetzung der Massnahmen zur Förderung erneuerbarer Energien und zur Steigerung der Energieeffizienz. Unter anderem regelt es die Förderung erneuerbarer Energien. Mit der Revision des EnV soll ein HKN-System für flüssige und gasförmige biogene Brenn- und Treibstoffe und nicht-biogenen Wasserstoff und seinen Derivaten (generell als synthetische Brenn- und Treibstoffe bezeichnet) eingeführt werden (übergreifend: erneuerbare Brenn- und Treibstoffe).

d) Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis für (erneuerbare) Brenn- und Treibstoffe (VHBT)

Die neue Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis (HKN) für (erneuerbare) Brenn- und Treibstoffe basiert auf Artikel 5 der Energieverordnung (EnV), der die Regelung der technischen Anforderungen sowie der Verfahren betreffend die Herkunftsnachweise (HKN) an das UVEK delegiert. Die VHBT soll die technischen Anforderungen und Verfahren betreffend die HKN für (erneuerbare) Brenn- und Treibstoffe sowie die Anforderungen für deren Verwendung regeln.

e) Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Mit der Revision des CO₂-Gesetzes am 15. März 2024 wurde Artikel 35d des Umweltschutzgesetzes (USG) angepasst. Dieser Artikel erteilt dem Bundesrat die Kompetenz, die Inverkehrbringung von biogenen Brenn- und Treibstoffen zu regeln, wenn diese die Anforderungen für Steuererleichterungen nicht erfüllen. Neu ist, dass die Inverkehrbringung von Brenn- und Treibstoffen aus Nahrungs- oder Futtermitteln sowie von Brenn- und Treibstoffen, die die Nahrungsmittelproduktion direkt konkurrenzieren, zukünftig untersagt wird. Zudem ist die Inverkehrbringung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen an die Einhaltung ökologischer Anforderungen geknüpft. Der Bundesrat hat nun auch die Kompetenz, ökologische Anforderungen für emissionsarme Brenn- und Treibstoffen festzulegen.

Die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) konkretisiert unter anderem die Bestimmungen des revidierten Artikel 35d USG.

Absatz 1 des Artikels 35d USG legt fest, dass erneuerbare Brenn- und Treibstoffe nur dann in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen. Absatz 3 beauftragt den Bundesrat, die entsprechenden ökologischen Anforderungen festzulegen und dabei internationale Regeln und Standards zu berücksichtigen. Absatz 4 gibt dem Bundesrat die Kompetenz, ökologische Anforderungen auch für Brenn- und Treibstoffe, die deutlich geringere Treibhausgasemissionen verursachen als konventionelle Brenn- und Treibstoffe (sogenannte emissionsarme Brenn- und Treibstoffe) vorzusehen.

Mit dieser Vorlage legt der Bundesrat die ökologischen Anforderungen für flüssige und gasförmige Brenn- und Treibstoffe fest und bestimmt gleichzeitig die verschiedenen Möglichkeiten zur Erbringung des Nachweises der Einhaltung dieser Anforderungen. Der Bundesrat macht dabei Gebrauch von der im Absatz 4 des Artikels 35d USG formulierten Delegation und legt fest, dass die Anforderungen ebenfalls für die Inverkehrbringung von emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen gelten.

Die ökologischen Anforderungen für die Inverkehrbringung von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen sind identisch mit denjenigen der Steuererleichterung für erneuerbare Treibstoffe nach Artikel

12b des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG). Dies ermöglicht es, beim Vollzug dieser Verordnung auf bereits bestehende Grundlagen aus dem Vollzug der Steuererleichterung zurückzugreifen. Gleichzeitig wird verhindert, dass Treibstoffe, für die eine Bewilligung des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) im Rahmen der Steuererleichterung nach Artikel 12b MinöStG vorliegt, eine weitere Prüfung durchlaufen müssen.

Im Rahmen eines Gesuchs um Inverkehrbringung prüft das Bundesamt für Umwelt (BAFU) die Einhaltung der Anforderungen und erteilt mittels Verfügung eine Bewilligung, deren Gültigkeit 6 Jahre beträgt. Für folgende Brenn- und Treibstoffe wird dabei davon ausgegangen, dass sie die ökologischen Anforderungen einhalten:

- Erneuerbare Brenn- und Treibstoffe, die nach dem Stand der Technik aus biogenen Abfällen oder Produktionsrückständen hergestellt wurden.
- Erneuerbare Treibstoffe, für die eine gültige Steuererleichterung gemäss Artikel 12b Absatz 1 MinöStG vorliegt.
- Erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe, für die ein gültiges Zertifikat nach Anhang 1 der Verordnung vorliegt und für die bei jedem Inverkehrbringen mittels der entsprechenden Begleitdokumentation belegt werden kann, dass die Lieferung den entsprechenden Anforderungen entspricht.

Für Brenn- und Treibstoffe, die unter eine der vorgenannten Kategorien fallen, wird ein vereinfachtes Verfahren in der Zulassung angewandt. Für andere Brenn- und Treibstoffe, die über den gesamten Handelsweg bzw. Warenfluss segregiert von weiteren erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe transportiert, gelagert und verarbeitet wurden, kann der Nachweis im Rahmen von Artikel 4 Absatz 2 erbracht werden.

1.3. Themen für Fahrzeug-Grossimporteure von Personenwagen

a) Berechnung von CO₂ Emissionen von Personenwagen

Die Berechnung der CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs erfolgt auf Grundlage der CO₂-Verordnung, insbesondere nach den Vorgaben aus [Artikel 25](#) und [Artikel 27](#). Die CO₂-Emissionen einzelner Fahrzeuge werden gemäss dem WLTP-Verfahren ermittelt, was bedeutet, dass für jedes Fahrzeug spezifische Emissionswerte in g CO₂/km festgelegt sind (Art. 25 Abs. 1). Für Fahrzeuge, für die keine WLTP-Werte vorliegen, sieht die Verordnung alternative Verfahren vor. In Fällen, wo auch diese fehlen, werden Standardwerte von 350 g CO₂/km für Personenwagen angesetzt (Art. 25 Abs. 3).

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs werden gemäss Artikel 27 berechnet. Die Formel zur Berechnung lautet:

$$MCO_2 = (1 - ZEV) * \left(\frac{\sum CO_{2fzg}}{Anzfzg} \right) - \frac{RedST}{Anzfzg}$$

- **MCO₂** bezeichnet die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte in g CO₂/km.
- **ZEV** ist die Reduktion, die aufgrund von elektrischen Fahrzeugen angerechnet wird.
- **CO₂fzg** sind die CO₂-Emissionen jedes Fahrzeugs in der Flotte.
- **Anzfzg** ist die Anzahl der Fahrzeuge der Flotte.
- **RedST** ist die allfällige Reduktion durch die Verwendung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe.

Berechnungsbeispiel: Angenommen, ein Grossimporteur hat eine Flotte von 110 Fahrzeugen im Jahr 2025, deren CO₂-Emissionen und Fahrzeugtypen wie folgt aussehen:

Tabelle 1 – Daten für Berechnungsbeispiel

Fahrzeugtyp	Anzahl	Leergewicht (kg)	CO ₂ -Emissionen (g/km)	Korrigierte CO ₂ -Emissionen (g/km)
PW A	5	1900	45	45
PW B	20	1400	130	130
PW C	65	1750	160	160
PW D (Erdgas)	10	1550	145	116
PW E (Elektro)	10	1690	0	0

Die Gesamtemissionen aller Fahrzeuge betragen 14'385 g CO₂/km. Um die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte zu berechnen, wird die Summe der CO₂-Emissionen durch die Anzahl der Fahrzeuge geteilt:

$$\frac{14'385}{110} = 130.773 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte betragen somit 130.773 g CO₂/km, unter Berücksichtigung der Korrekturen für Erdgasfahrzeuge (Art. 26a) und elektrisch betriebene Fahrzeuge (Art. 26c). Dabei wurde der biogene Anteil von 20 % bei Erdgasfahrzeugen berücksichtigt, und Fahrzeuge mit einem Certificate of Conformity (CoC) flossen mit ihren tatsächlichen CO₂-Werten in die Berechnung ein (Art. 26).

b) CO₂ Emissionen Verminderungsziel / Absenkungspfad

Die **individuelle Zielvorgabe** für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs wird gemäss [Art. 28 der CO₂-Verordnung](#) und den Bestimmungen in [Anhang 4a](#) berechnet. Diese Zielvorgabe wird für jede Flotte individuell bestimmt und auf drei Dezimalstellen gerundet. Die Berechnung erfolgt nach folgender Formel:

$$\text{Individuelle Zielvorgabe} = z + a \times (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km}$$

- **z:** Zielwert für CO₂-Emissionen gemäss Artikel 10 des CO₂-Gesetzes. Für Personenwagen liegt dieser zwischen 2025 und 2029 bei **93,6 g CO₂/km**. Ab 2030 soll dieser 49.5g CO₂/km betragen.
- **a:** Steigung der Zielwertgeraden, für Personenwagen zwischen 2025 und 2029: **-0.0144**. Ab 2030 soll dieser -0.0076 betragen.
- **M_{i,t}:** Durchschnittliches Leergewicht der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen *des Grossimporteurs*.
- **M_{t-2}:** Durchschnittliches Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen. Diese Werte werden in der CO₂-Verordnung im Anhang 4a unter Ziffer 2.1 angegeben (stand heute sind nur Daten bis zum Kalenderjahr 2022 aufgeführt, im Berechnungsbeispiel wird vereinfachend angenommen, dass der Wert für 2023 identisch mit 2022 ist). **M_{t-2} = M_{2023} = 1'727 kg**.

Berechnungsbeispiel: Angenommen, ein Grossimporteur hat im Jahr 2025 eine Neuwagenflotte mit 110 Fahrzeugen, deren durchschnittliches Leergewicht **M_{i,t}** auf **1'669.545 kg** berechnet wird. Dies entspricht dem durchschnittlichen Leergewicht der Flotte basierend auf den Daten in Tabelle 1.

Schritt 1: Berechnung des durchschnittlichen Leergewichts

$$\text{Durchschnittliches Leergewicht} = \frac{\sum \text{Leergewicht}}{\text{Anzahl PW}} = \frac{183'650}{110} = 1'669.545\text{kg}$$

Schritt 2: Berechnung der CO₂-Zielvorgabe

Die CO₂-Zielvorgabe für die Neuwagenflotte im Jahr 2025 wird mit der Formel aus **Anhang 4a** berechnet (Zeitraum 2025 – 2029):

$$\begin{aligned} \text{CO}_2 - \text{Zielvorgabe} &= 93.6 + (-0.0144) \cdot (1'669.545 - 1'727) \\ \text{CO}_2 - \text{Zielvorgabe} &= 93.6 - 0.0144 \cdot (-57.455) = 93.6 + 0.827 \approx 94.427\text{g CO}_2/\text{km} \end{aligned}$$

Die individuelle Zielvorgabe im Berechnungsbeispiel für diese Neuwagenflotte würde **94.427 g CO₂/km** für das Jahr 2025 betragen.

c) Sanktionen und deren Berechnung

Die Sanktion für eine Neuwagenflotte eines Grossimporteurs wird erhoben, wenn die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte die individuelle Zielvorgabe überschreiten. Dies ist in [Artikel 13](#) des CO₂-Gesetzes festgelegt, wonach der Importeur oder Hersteller pro Gramm CO₂/km, das die Zielvorgabe übersteigt, einen bestimmten Betrag an den Bund zahlen muss. Die Höhe dieser Strafe variiert jährlich und liegt in der Schweiz gemäss [Art. 13 Abs. 1](#) des CO₂-Gesetzes zwischen 95 und 152 CHF pro Gramm CO₂/km.

Gemäss [Artikel 29](#) der CO₂-Verordnung wird der genaue Sanktionsbetrag jedes Jahr durch das UVEK festgelegt. Dieser Betrag orientiert sich an den in der EU gültigen Strafen gemäss [Artikel 8 der Verordnung \(EU\) 2019/631](#), wonach der Sanktionsbetrag 95 EUR pro Gramm CO₂/km beträgt. Um die Strafe in Schweizer Franken umzurechnen, wird der Mittelwert der Devisen-Tageskurse der zwölf Monate vor dem 30. Juni des Vorjahres verwendet.

Die Sanktion pro Fahrzeug ergibt sich wie folgt:

Überschreitung der Zielvorgabe in g CO₂/km × Sanktionsbetrag in CHF × Anzahl der Fahrzeuge

Berechnungsbeispiel für das Jahr 2025:

Wir nehmen die oben umrissene Ausgangslage an (vgl. Tabelle 1, Kalenderjahr 2025; 110 Fahrzeugen; durchschnittliche CO₂-Emissionen 130.773 g CO₂/km; individuelle Zielvorgabe 94.427 g CO₂/km)

Schritt 1: Berechnung der Überschreitung der Zielvorgabe

$$\begin{aligned}\text{Überschreitung} &= \text{durchschnittliche CO}_2\text{-Emissionen} - \text{individuelle Zielvorgabe} \\ \text{Überschreitung} &= 130.773 \text{ g} \frac{\text{CO}_2}{\text{km}} - 94.427 \text{ g} \frac{\text{CO}_2}{\text{km}} = 36.346 \text{ g CO}_2/\text{km}\end{aligned}$$

Die Überschreitung wird auf eine Dezimalstelle abgerundet:

$$\text{Überschreitung} = 36.3 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Schritt 2: Berechnung der Sanktion pro Fahrzeug

Der Sanktionsbetrag wird gemäss EU-Verordnung und CO₂-Verordnung mit 95 EUR pro Gramm CO₂/km angenommen. In dieser Berechnung wird vereinfachend angenommen, dass der zu verwendende Wechselkurs 1 CHF zu 1 EUR beträgt. Damit ergibt sich die Sanktion pro Fahrzeug im Beispiel:

$$\text{Sanktion pro Fahrzeug} = 36.3 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 95 \text{ CHF} = 3'448.5 \text{ CHF}$$

Schritt 3: Gesamte Sanktion für die Flotte

Um die Gesamtsanktion für die gesamte Flotte zu berechnen, multipliziert man die Sanktion pro Fahrzeug mit der Anzahl der Fahrzeuge in der Flotte im Beispiel:

$$\text{Gesamte Sanktion} = 3'448.5 \text{ CHF} \times 110 = 379'335 \text{ CHF}$$

Die Gesamtsanktion für diese Flotte im Jahr 2024 beträgt im Beispiel **379'335 CHF**, basierend auf der Überschreitung der CO₂-Zielvorgabe und der Anzahl der in Verkehr gesetzten Fahrzeuge.

d) Verminderung der CO₂-Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Die CO₂-Reduktion durch den Verbrauch von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen bei Neuwagenflotten von Grossimporteuren wird in der Schweiz durch das **CO₂-Gesetz** und die **CO₂-Verordnung** geregelt. Dabei können Importeure und Hersteller eine Anrechnung dieser Treibstoffe als CO₂-vermindernder Faktor beantragen, sofern sie die notwendigen Nachweise erbringen, welche die zugeordnete Menge an synthetischen Treibstoffen und die Herkunft belegen. Diese Treibstoffe müssen gemäss [Art. 35d des Umweltschutzgesetzes \(USG\)](#) bestimmte ökologische Anforderungen erfüllen, um berücksichtigt zu werden.

Berechnungsgrundlage: Die CO₂-Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe wird gemäss [Art. 26b der CO₂-Verordnung](#) nach **Anhang 4b** berechnet. Dabei wird die Menge des verwendeten synthetischen Treibstoffs (ST) in kWh mit einem Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs (EFref) multipliziert. Diese Menge wird dann auf die Lebensfahrleistung (FL) eines Fahrzeugs verteilt, um die durchschnittliche CO₂-Reduktion in g/km zu bestimmen.

Die Berechnungsformel lautet:

$$\text{RedST} = \frac{\text{ST} \times \text{EFref} \times 1'000'000}{\text{FL}}$$

- **RedST**: Berücksichtigte CO₂-Verminderung in g CO₂/km.
- **ST**: Menge des synthetischen Treibstoffs in kWh, der angerechnet wird.
- **EFref**: Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs in t CO₂/kWh.
- **FL**: Durchschnittliche Lebensfahrleistung des Fahrzeugs in km (220'000 km laut Anhang 4b).

Berechnungsbeispiel:

Ein Fahrzeug-Grossimporteur möchte für das Jahr 2025 synthetische Treibstoffe für seine Neuwagenflotte anrechnen lassen. Angenommen, er könnte nachweisen, dass seine Flotte 50'000 kWh an synthetischen Treibstoffen verwendet hat: Der Emissionsfaktor (EFref) für den zu ersetzenden fossilen Treibstoff, z. B. Benzin, beträgt laut [Anhang 10 der CO₂-Verordnung](#) 73,8 t CO₂/TJ, was 0,26568 kg CO₂/kWh oder 0,00026568 t CO₂/kWh entspricht. Die angenommene durchschnittliche Lebensfahrleistung (FL) beträgt gemäss [Anhang 4b](#) 220'000 km.

Menge des synthetischen Treibstoffs (ST): 50'000 kWh.

Emissionsfaktor (EFref): 0,26568 kg CO₂/kWh, bzw. 0,00026568 t CO₂/kWh.

Lebensfahrleistung (FL): 220'000 km.

Berechnung der CO₂-Verminderung pro Kilometer (RedST):

$$\text{RedST} = \frac{50'000\text{kWh} \times 0,00026568 \text{ t CO}_2/\text{kWh} \times 1'000'000}{220'000\text{km}}$$
$$\text{RedST} = \frac{13'284'000}{220'000} = 60.38 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

Die anrechenbare CO₂-Verminderung beträgt im Berechnungsbeispiel 60.38 g CO₂/km. Diese Verminderung wird bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der gesamten Flotte des Importeurs angerechnet. Angewandt im Beispiel auf eine Neuwagenflotte von 110 Fahrzeugen ergibt sich dadurch eine Reduktion der Flottenemissionen von durchschnittlich 0,55 g CO₂/km (60,38 / 110 = 0.55) pro Fahrzeug.

e) Was ist in Bezug zu Import und Anrechnung von erneuerbaren synthetischen oder emissionsarmen Treibstoffen zu beachten?

[CO₂-Gesetz \(Art. 11a\)](#): Das CO₂-Gesetz bietet Herstellern und Importeuren von Neuwagen die Möglichkeit, die Verwendung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe bei der Berechnung der CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeugflotte zu berücksichtigen. Die Importeure müssen nachweisen, dass Ihnen eine bestimmte Menge erneuerbarer synthetischer Treibstoffe durch Verträge zugerechnet wird, und diese Treibstoffe müssen den ökologischen Anforderungen des Umweltschutzgesetzes (Art. 35d USG) entsprechen.

[Umweltschutzgesetz \(Art. 35d\)](#): Im Umweltschutzgesetz werden die ökologischen Anforderungen an erneuerbare Brenn- und Treibstoffe festgelegt. Der Bundesrat legt die genauen Anforderungen fest, berücksichtigt dabei internationale Standards und kann für verschiedene Brenn- und Treibstoffe spezifische Regelungen treffen.

[CO₂-Verordnung \(Art. 26b\)](#): Die Reduktion der CO₂-Emissionen durch den Einsatz erneuerbarer synthetischer Treibstoffe wird bei den durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagenflotten berücksichtigt, berechnet wie [hier](#) unter «d) Verminderung der CO₂-Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe» dargestellt. Erneuerbare synthetische Treibstoffe sind solche, die: a. Nicht aus Biomasse, sondern aus anderen erneuerbaren Energiequellen hergestellt wurden, und zum Betrieb von Fahrzeugen genutzt werden.

[Erläuternder Bericht zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen](#): Die Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erfolgt auf die CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotte. Der Importeur kann die Reduktion der CO₂-Emissionen durch die Zurechnung dieser Treibstoffe beantragen. Die Reduktion wird in Gramm CO₂/km (bzw. tkm) berechnet. Es wird nicht nach der Antriebsart unterschieden, sondern nach dem ersetzten fossilen Treibstoff. Es ist folglich irrelevant, ob die Fahrzeuge in der Neuwagenflotte den

entsprechenden Treibstoff im konkreten Fall verwenden können oder nicht. Der Nachweis der CO₂-Reduktion erfolgt durch das Herkunftsnachweissystem (HKN). Dieser Nachweis muss innerhalb von 18 Monaten nach der Produktion bzw. dem Import erbracht werden. Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge ist nicht als Treibstoff anrechenbar.

[Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen \(IBTV\):](#)

Die IBTV konkretisiert die ökologischen Anforderungen des Umweltschutzgesetzes für die Inverkehrbringung von erneuerbaren oder emissionsarmen Treibstoffen. Hier werden unter anderem Begriffe wie «Inverkehrbringen», «emissionsarme Brennstoffe» und «massenbilanzierte erneuerbare Brennstoffe» definiert. Für das Inverkehrbringen müssen Treibstoffe mindestens 40 % weniger Treibhausgase verursachen als fossile Brennstoffe und die Umwelt nur um maximal 25 % mehr belasten. Auch die Herkunft der Rohstoffe, ihre Anbauflächen und Produktionsprozesse müssen nach definierten Kriterien nachgewiesen werden.

[Erläuternder Bericht zur IBTV:](#) Dieser Bericht bietet zusätzliche Erklärungen zur Verordnung. Es wird definiert, dass die ökologischen Anforderungen für erneuerbare und emissionsarme Brennstoffe identisch sind mit denjenigen der Steuererleichterung für erneuerbare Treibstoffe. Ausserdem wird festgelegt, dass Treibstoffe, die nach den technischen Standards aus biogenen Abfällen oder Produktionsrückständen hergestellt wurden, sowie solche, die eine Steuererleichterung nach dem Mineralölsteuergesetz erhalten haben, die ökologischen Anforderungen automatisch erfüllen. Die Verordnung sieht ein vereinfachtes Verfahren für die Zulassung dieser Treibstoffe vor. Weiter wird im Kontext der Begriffsdefinition von «emissionsarme» Treibstoffe der Bezug hergestellt zur EU-Richtlinie [«RED III» \(Art. 2, Abs. 2, Nummer 35\)](#) und [«2024/1788» \(Art. 2, Nummer 11-13\)](#).

1.4. Verfahren für die Zulassung

Gemäss [Art. 4 der IBTV](#) muss für das Inverkehrbringen eines erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffs beim Bundesamt für Umwelt (BAFU) ein Gesuch eingereicht werden. Gemäss dem [erläuternden Bericht zur IBTV](#) (S. 9) ist es vorgesehen, für die Prüfung der Gesuche soweit als möglich die IT-Infrastruktur des HKN-Registers zu verwenden.

In diesem muss nachgewiesen werden, dass entweder die unter [2.2.1](#) erwähnten ökologischen Anforderungen erfüllt sind (Art. 3, Abs. 1) oder als erfüllt (Abs. 5) gelten. Für ersteres sind dem Gesuch die Angaben nach [Anhang 2 der IBTV](#) sowie die entsprechenden Unterlagen, die die Angaben belegen, beizulegen.

Das BAFU prüft gestützt auf das eingereichte Gesuch, ob die ökologischen Anforderungen erfüllt sind. Der Nachweis der Einhaltung der ökologischen Anforderungen kann nur für erneuerbare und emissionsarme Treibstoffe erfolgen, welche über die gesamte Lieferkette segregiert gehandelt und verarbeitet wurden, wobei massenbilanzierte Treibstoffe über Art. 3 Abs. 5 Bst. c nachgewiesen werden.

Ergeben sich Zweifel an der Richtigkeit der Angaben oder Unterlagen, so kann das BAFU auf Kosten des Gesuchstellers deren Überprüfung und Bestätigung durch anerkannte unabhängige Dritte veranlassen. Das BAFU entscheidet mittels Verfügung über die Zulassung eines erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffes. Mit der Zulassung erteilt es eine Bewilligungsnummer, die ab Verfügungsdatum in der Regel sechs Jahre gültig ist. Die Bewilligungsnummer ist bei der vorgängigen Zollanmeldung zu verwenden und ebenfalls der Vollzugsstelle nach [Artikel 4b Absatz 1 der Energieverordnung](#) (EnV) zu übermitteln. Wurde bereits gemäss [Artikel 12b Absatz 1 MinöStG](#) eine Bewilligung erteilt, so gilt die entsprechende Bewilligungsnummer auch für die Inverkehrbringung.

2. Stellungnahme und Fragen von Porsche

2.1. Nachweisführung / Herkunftsnachweise (Art. 26b CO₂-Verordnung – Verminderung durch erneuerbare Kraftstoffe – Erläuternder Bericht zu SR 641.711)

2.1.1. Auszug aus dem erläuternden Bericht zu SR 641.711:

Der Nachweis, dass der ökologische Mehrwert der anzurechnenden synthetischen Treibstoffe ausschliesslich an die Flotte des gesuchstellenden Fahrzeugimporteurs angerechnet wird (und nicht an andere gesetzliche Pflichten oder andere Importeure), wird mit der Zuweisung auf dem Herkunftsnachweis im HKN-Register erbracht. Der Fahrzeugimporteur muss sich zu diesem Zweck mit dem Treibstofflieferanten (Inverkehrbringer oder nachfolgender Eigentümer des Herkunftsnachweises) einigen und durch ihn die Zuweisung auf dem Herkunftsnachweis erfassen lassen. Der physische Stofffluss, bzw. die Abgabe zwecks Verbrauchs im Verkehr, wird dabei entkoppelt von der Anrechnung an die Neuwagenflotte. Auf dem Herkunftsnachweis sind namentlich die Zuordnung zu den CO₂-Emissionsvorschriften, die Bezeichnung des Importeurs sowie der Neuwagenflotte und das Jahr der Anrechnung zu erfassen. Herkunftsnachweise dürfen gemäss Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs für die Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis für Brenn- und Treibstoffe (E-VHBT)⁴³ während höchstens 18 Monaten nach Ende des Produktions- oder Importzeitraums den CO₂-Emissionsvorschriften zugeordnet werden.

2.1.2. Fragestellungen / Hinweise / Anmerkungen:

Zukünftige eFuels Anlagen können grossindustrielle Projekte sein mit zum Teil internationalen Lieferketten und langen Abnahmeverträgen für die Treibstoffversorgung. Um über mehrere Jahre die Lieferketten und jährliche Verfügbarkeit der Herkunftsnachweise nachhaltig sicherzustellen: ist es möglich für die Anrechenbarkeit von erneuerbaren, synthetischen Energieträgern auf die CO₂-Flottenemissionen eines Grossimporteurs (Grossimporteur entspricht Fahrzeugimporteur) zusätzlich zu den Herkunftsnachweisen auch frühzeitig die vertragliche Übereinkunft zwischen Grossimporteur und Treibstofflieferant des synthetischen Treibstoffs über Begleitdokumentationen bei den Schweizer Behörden einzureichen, mit inhaltlichen Informationen zu Zulassung, Art, Menge und CO₂-Reduktionspotenzial des jeweiligen Treibstoffs gegenüber fossilem Treibstoff? So könnte zum Beispiel im Zuge einer verzögerten

Logistikkette in der Schifffahrt die Behörde über eine verzögerte Ausstellung der Herkunftsnachweise eines bestimmten Lieferanten rechtzeitig informiert werden und es besteht zugleich Gewissheit, dass durch die vertraglichen Übereinkünfte eine langfristige Versorgung des Grossimporteurs vertraglich sichergestellt ist.

Ist in diesem Zuge für die Anrechenbarkeit des synthetischen Treibstoffs auch die Art des Inverkehrbringens (z.B. Beimischung zu fossilem Kraftstoff, Ort der Inverkehrbringung) relevant, um die Reduktion auf die Flottenziele zu ermöglichen?

Anmerkung: Aufgrund eines noch fehlenden HKN-Systems der europäischen Union, der sogenannten «Union-Database», gibt es noch kein bestehendes EU-Handelssystem für Herkunftsnachweise, welche die benötigten Informationen für synthetische Treibstoffe auf einer einheitlichen Datenplattform beinhaltet. Dies ist frühestens für den 21.11.2024 seitens der EU angekündigt.

Wie und in welcher Art verfolgt die Schweiz eine Übergangslösung, um ab dem 01.01.2025 eine Nachweisführung von ausserhalb der Schweiz hergestellten synthetischen Treibstoffe zu ermöglichen? Nach dem aktuellen Entwurf der «Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen» sowie dem «Erläuternden Bericht zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)» wurde dies bisher nicht definiert.

Können ausländische HKNs auch der Schweiz zugeordnet werden, wenn diese anders als auf den Schweizer Fahrzeug-Grossimporteur, (vorläufig) auf den Automobilhersteller am jeweiligen Stammsitz ausserhalb der Schweiz ausgestellt sind? Ein Bezug zu den verkauften Fahrzeugen in der Schweiz sowie der daraus resultierenden CO₂-Flottenminderung würde theoretisch durch den Grossimporteur und den Automobilhersteller nachgewiesen werden können. Falls dies möglich wäre, wie und in welcher Art müsste die Zuordnung, Nachweisführung, Übertrag in die Schweiz und der Flottenbezug nachgewiesen werden?

2.2. Substitution von fossilem Kraftstoff (Art. 26b CO₂-Verordnung – Verminderung durch erneuerbare Kraftstoffe – Erläuternder Bericht zu SR 641.711)

2.2.1. Auszug aus dem erläuternden Bericht zu SR 641.711:

Bei der Anrechnung wird nicht nach der Antriebsart der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte unterschieden, sondern lediglich nach dem ersetzten fossilen Treibstoff. Es ist folglich irrelevant, ob die Fahrzeuge in der Neuwagenflotte den fraglichen Treibstoff im Einzelfall verwenden können oder nicht.

2.2.2. Fragestellungen / Hinweise / Anmerkungen:

Wir verstehen den erläuternden Bericht so, dass, kann für die importierte Fahrzeugflotte eines Grossimporteurs auch eine Reduktion der CO₂-Flottenemissionen mit einer anderen Antriebsenergie als die für die

Fahrzeugflotte notwendige, genutzt werden. Beispiel: Die importierten Fahrzeuge sind Benziner, die Reduktion der CO₂-Flottenemission erfolgt über die Einbringung von synthetischem Diesel, oder auch erneuerbarem, synthetischem Wasserstoff. (Wasserstoff nicht als Antriebsenergie für ein Brennstoffzellenfahrzeug, sondern als Energieträger in einem Wasserstoffverbrennungsmotor).

Wie erfolgt in diesem Fall die Berechnung der benötigten Menge an synthetischem Treibstoff? Analog der Energiemengenberechnung in kWh Energiegehalt für eine 1:1 Substitution?

Welche zusätzlichen Nachweise werden benötigt, wenn ein Import von grünem Wasserstoff als synthetischer Treibstoff erfolgt, welcher für die Nutzung in einem Verbrennungsmotor und nicht in einer Brennstoffzelle genutzt wird? Welche Nachweise sind notwendig, wenn synthetisches, erneuerbares Methanol über das Raffinerie-System in Verkehr gebracht wird?

2.3. Entwertung Zertifikate Art. 2 und 3b VHBT

2.3.1. Auszug aus Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis für Brenn- und Treibstoffe (VHBT)

Art. 11 Weitere Aufgaben 1 Die Vollzugsstelle betreibt für die Registrierung der Anlagen sowie für die Erfassung, die Ausstellung, die Überwachung der Übertragung und die Entwertung der Herkunftsnachweise eine Datenbank.

2.3.2. Auszug aus dem erläuternden Bericht zu VHBT

Abs. 2: Der Besitzer eines HKN kann diesen gegenüber einem oder mehreren verpflichtenden oder freiwilligen Instrumenten der Energie- oder Klimapolitik als Nachweis für die Nutzung von Brenn- und Treibstoffen einsetzen (wenn die unterschiedlichen Instrumente kompatibel sind). Mit dieser Zuordnung von einem HKN zu einem klima- oder energiepolitischen Instrument macht er quasi den ökologischen Mehrwert geltend. Die Zuordnung kann je nach Instrument zu unterschiedlichen Zeitpunkten geschehen. Welche HKN wann und für welches Instrument (bspw. Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure, CORSIA8 oder Verminderungsverpflichtung der Industrie) verwendet werden können und wie dies belegt werden soll, wird instrumentenspezifisch in den jeweiligen einschlägigen gesetzlichen Grundlagen geregelt. Instrumentenzuordnungen und Entwertungszwecke (siehe Art. 4c E-EnV), die inkompatibel sind (wie Zuordnung an ein Schweizer Instrument und Entwertungszweck Export) werden technisch verhindert. Ist der HKN einmal zugeordnet, kann die Zuordnung zur Verhinderung von Missbrauch nicht mehr geändert werden. Ausgenommen ist die Behebung von Fehlern durch die Vollzugsstelle. Der HKN kann während höchstens achtzehn Monaten nach Ende des massgebenden Produktions- oder Importzeitraums zugeordnet werden; vorbehalten bleiben spezialgesetzlich vorgesehene längere Fristen. Dies entspricht dem internationalen Standard für HKN. Die instrumentenspezifischen längeren Fristen geben dabei die im Vollzug der jeweiligen Instrumente nötige Flexibilität.

2.3.3. Fragestellungen / Hinweise / Anmerkungen:

Wie wird das System von der Erfassung bis zur Entwertung der Herkunftsnachweise funktionieren? D.h. mit welcher technischen Methode (Block-Chain, Digitaler Zwilling etc.) werden die jeweiligen in Verkehr gebrachten Mengen der eFuel-Lieferanten markiert um im Falle einer vorher vereinbarten langfristigen Lieferung exakt dem Fahrzeug-Importeur zugeteilt werden zu können? In welcher Form findet die Kommunikation mit der Vollzugsstelle und der Datenaustausch statt sowie die finanzielle Abwicklung?

In der aktuellen Fassung des EnV vom 25.07.2024 konnten wir keinen Art. 4c finden. Durch welche Norm wird Art. 4c E-EnV ersetzt?

Wie wird das System sowie der prozessuale Ablauf für die Entwertung von Minderungszeugnissen durch den Fahrzeug-Grossimporteur aussehen, um eine Anrechenbarkeit an die CO₂-Flottenziele zu ermöglichen? Welche Karenzzeit ist dahingehend erlaubt, falls das Inverkehrbringen durch den Mineralölanbieter erst zu einem späteren Zeitpunkt, also erst nach erfolgtem Import der Fahrzeuge, erfolgt? In welcher Art reicht ein vertraglicher Nachweis beziehungsweise eine vertragliche Übereinkunft zwischen dem Fahrzeug-Grossimporteur und dem Mineralölanbieter?

2.4. Massenbilanzierung Art. 6 VHB | Art. 4b CO₂-Verordnung

2.4.1. Auszug aus dem erläuternden Bericht zu SR 641.711:

Artikel 4b legt den Grundsatz für die Berücksichtigung von Emissionsverminderungen oder der Erhöhung von Senkenleistungen im In- und Ausland fest. Für diese können im Inland unter Einhaltung der Anforderungen des Abschnitts 5 nationale Bescheinigungen ausgestellt werden. Für im Ausland erzielte Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen von Senkenleistungen ist die Einhaltung der Regeln unter Artikel 6 des Übereinkommens von Paris nachzuweisen. Nach diesem Artikel gibt es zwei Möglichkeiten dafür: Neu können jetzt auch Emissionsverminderungen oder die Erhöhung von Senkenleistungen im Ausland unter Artikel 6.4 des Übereinkommens von Paris in der Schweiz berücksichtigt werden. Ihre Anrechenbarkeit wird in Artikel 11b eingeschränkt. Wie bisher können auch weiterhin Emissionsverminderungen und die Erhöhung von Senkenleistungen im Ausland unter Artikel 6.2 des Übereinkommens von Paris, welche die Anforderungen von Artikel 5 ff der Verordnung erfüllen, übertragen werden.

Art. 6 Abs. 4: Importeure, die ihre Treib- oder Brennstoffe massenbilanziert gemäss RED II melden (s. Fussnote 4), müssen die Begleitdokumentation des Massenbilanzsystems im HKN-System erfassen. Dabei handelt es sich um die Daten, die notwendig sind, um entlang der Herstellungs- und Lieferkette Liefermengen von nachhaltiger Biomasse buchhalterisch zu identifizieren und von anderen Liefermengen nachhaltiger Biomasse zu unterscheiden. Die Begleitdokumentation belegt, dass der Brenn- oder Treibstoff die Anforderungen nach Artikel 8, 29 und 29a der RED II einhält.

2.4.2. Fragestellungen / Hinweise / Anmerkungen:

Müssen alle Anforderungen der Art. 8,29 und 29a der RED erfüllt werden? Insbesondere wichtig bei Art. 29a Abs. 1 RED, da eine Anrechnung des RFNBOs nur möglich ist, *[wenn die mit der Nutzung dieser Brennstoffe erzielten Treibhausgasemissionseinsparungen mindestens 70 % betragen.]*. Nach Art. 3 Abs. 1 a IBTV sind *[die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG erfüllt, wenn: a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;]*. Welcher Mindestwert für die Treibhausgasemissionsreduktion ist zu erreichen?

Neben dem Mindestwert der Treibhausgasemissionsreduktion ist der fossile Referenzwert entscheidend. Nach ANNEX VI RED liegt der Fossil fuel comparator bei 94 g CO₂/MJ und der Schwellwert der 70 %-THG-Emissionseinsparung bei 28,2 g CO₂/MJ. Nach Anhang 10 der CO₂-Verordnung liegt der fossile Referenzwert bei 73,90 t CO₂/TJ bzw. 73,90 g CO₂/MJ und der Schwellenwert der 40 %-THG-Emissionseinsparung bei 44,28 g CO₂/MJ. Wie wird mit Kraftstoffen umgegangen, die unter dem Schweizer Schwellenwert liegen, aber über dem Schwellenwert der RED?

Auf welcher Betrachtung basiert der fossile Referenzwert nach Anhang 10 der CO₂-Verordnung? Handelt es sich dabei um eine Well-to-Tank-Betrachtung wie beim Fossil fuel comparators der RED?

Um nach Artikel 3, Absatz 1 der IBTV die ökologischen Anforderungen zu erfüllen wird für die nach Absatz 4 vorgegebene Berechnung der Umweltbelastung zum Vergleich ein fossiler Komparator benötigt, der im Grunde den Vergleichskriterien einer Art Lebenszyklusanalyse genügt. Wie ist dieser Komparator definiert und gibt es bereits einen anvisierten Zahlenwert? Es wäre rein systemisch nicht weit genug gefasst hierfür den Komparator nach Anhang 10 der CO₂ Verordnung oder den Komparator der RED zu verwenden, sonst würden die Ergebnisse der Einsparung verfälscht. Daraus ergibt sich auch die Frage, ob nach der Methode von Artikel 3, Absatz 1 der IBTV dieser neue Komparator oder eine Ableitung davon auf für die Berechnungsformel für RED-ST als EFA_{ref} (Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs in t CO₂/kWh.) verwendet werden muss?

Kann auch eine Massenbilanzierung von synthetischen Treibstoffen erfolgen, welche international, also ausserhalb der Schweiz in Verkehr gebracht werden und die Anforderungen an synthetische Treibstoffe der Schweizer Gesetzgebung vollständig erfüllen? Beispiel: Verwendung von EU Union Database HKNs zum Übertrag in das Schweizer HKN im Rahmen und bei Erfüllung aller Vorgaben der Schweizer Verordnungen? Würde ein solcher Ansatz auch zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung durch die Schweiz in Ländern mit einer schwächeren wirtschaftlichen Leistung und zur Förderung der Sozialstandards zählen? Reicht hierzu als Nachweisführung die Einhaltung u.a. des IPCC-Standards, Guidelines und UN-Richtlinien? Sind hierfür Zwischenstaatliche Verträge notwendig?

Durch den Einsatz und Inverkehrbringen von synthetischen Treibstoffen, auch ausserhalb der Schweiz (Globale Reduktion der CO₂-Emissionen nach dem Pariser Klimaabkommen bezugnehmend auf Artikel 11b der CO₂ Verordnung) zum Beispiel in der EU könnte ebenfalls eine physikalisch wirksame Reduktion der CO₂-Emissionen erreicht werden. Durch die direkte Bezugnahme zwischen Fahrzeugimporteur und Hersteller des synthetischen Treibstoffs könnte theoretisch eine Anrechnung auch auf die Emissionsminderung der CO₂-Flottenemissionen erfolgen. Durch die Etablierung eines Systems innerhalb der Schweiz in grundsätzlicher Kongruenz mit der «Union-Database», könnte auch eine transparente Darstellung und Anrechenbarkeit nach einem sogenannten Book-and-Claim Mechanismus erfolgen. Somit wäre eine durchgängige Nachweisführung von Kraftstoffproduzent, Inverkehrbringung, Anrechenbarkeit auf Fahrzeugimporteur garantiert und eine Doppelanrechnung würde vermieden werden.

2.5. Zertifizierungssystem Art. 1 (f), Art. 10 Abs. 4 VHBT Erläuterungen

Die Zertifizierung von synthetischen Energieträgern richtet sich nach der REDIII Artikel 30 Abs. 4 und 6. Zum aktuellen Stand gibt es für synthetische Treibstoffe, auch RFNBOs genannt, kein von der europäischen Union freigegebenen Zertifizierungsstandard.

Zum aktuellen Stand stehen verschiedene Anbieter für einen geeigneten Zertifizierungsstandard in der Bewerbungsphase bei der Europäischen Union und warten auf die Bestätigung der nationalen Behörden zur Freigabe. (https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes_en)

Aufgrund dieser Unsicherheiten wäre die Festlegung einer Übergangslösung relevant, welche sich wie folgt ausgestalten könnte:

- Auswahl eines der von der EU angegebenen Zertifizierungssysteme, welche sich in der Bewerbungsphase für RFNBOs befinden
- Auditierung der Anlage und des Kraftstoffs nach einem der genannten Standards
- Anerkennung dieser Zertifizierung innerhalb der Schweiz

Sobald innerhalb der EU eine eindeutige Regulierung erfolgt, werden diese durch die Schweiz als genehmigte Zertifizierungssysteme übernommen. Synthetische Treibstoffe, welche innerhalb der Übergangsfrist zertifiziert wurden und innerhalb der Schweiz direkt oder indirekt importiert wurden und nicht durch einen der final definierten Zertifizierungsstandards zertifiziert wurde, wird im Nachgang nicht als ungültig erklärt. Müssen zukünftige Importe ab dem Zeitpunkt der Festlegung der EU nur noch nach dem definierten Standard zertifiziert werden?

2.6. Kraftstoffimporteureur

Benötigt der Importeur von synthetischen Kraftstoffen, solange dieser bisher noch nicht als Unternehmen innerhalb der Schweiz aufgetreten ist, eine eigene Gesellschaft innerhalb der Schweiz, um am System teilnehmen zu können?

2.7. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

2.7.1. Auszug aus dem Entwurf der CO₂-Verordnung SR 641.711:

$$\text{RedST} = \text{ST} * \text{E}_{\text{ref}} * 1\,000\,000 / \text{FL} \text{ g CO}_2/\text{km}$$

RedST: Die berücksichtigte CO₂-Verminderung durch die Anrechnung jeweils eines Typs von synthetischem Treibstoff als Summe in g CO₂/km

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92a, in kWh enthaltener Energie

E_{ref}: Der Emissionsfaktor des zu ersetzenden fossilen Treibstoffs nach Anhang 10, umgerechnet in t CO₂/kWh

FL: Die durchschnittliche Lebensfahrleistung in Kilometer: 220 000 Kilometer

2.7.2. Fragestellungen / Hinweise / Anmerkungen:

Die Gesamtlauflistung eines Fahrzeugs (PKW, leichte NFZ, leichte Sattelschlepper) wird mit 220.000 km angenommen.

Aufgrund verschiedener, offizieller Studien sollte eine Laufleistungsreduktion für den Bereich PKW erfolgen. Auch einhergehend mit einer ggf. notwendigen Trennung der Lebenslaufleistung, sobald ein Fahrzeugimporteureur keine leichten NFZ sowie leichte Sattelschlepper in den Markt Schweiz importiert.

Unter Berücksichtigung verschiedener, wissenschaftlicher Studien im Auftrag von NGOs, Bundesämtern (Umweltbundesamt der Bundesrepublik Deutschland) sowie technischen Verbänden scheint eine Laufleistung von höchstens 200.000 km sinnvoll. Viele dieser Studien wurden auch dafür genutzt, um politische Massgaben zu definieren und von Bundesregierungen und Parteien in Deutschland und Europa in Auftrag gegeben.

[VDI-Ökobilanz-Studie zu verschiedenen Antriebssystemen | VDI](#)

[Klimabilanz von Elektroautos \(agora-verkehrswende.de\)](#)

[FVV_LCA_Lebenszyklusanalyse_Frontier_Economics_R595_final_2020-06_DE.pdf \(fvv-net.de\)](#)

[Studie zur CO₂-Bilanz von Elektroautos \(gruene-bundestag.de\)](#)

Des Weiteren offeriert auch das Bundesamt für Statistik eine Studie zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021), welche bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines PKWs von 16 Jahren eine durchschnittlich abnehmende Fahrleistung je Fahrzeugalter aufweist.

[Mobilitätsverhalten der Bevölkerung - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 | Publikation \(admin.ch\)](#).

Aus diesem Grund ist die Anpassung der Gesamtlebensdauerleistung von Fahrzeugen auf höchstens 200.000 km ein realistischerer Wert, um analog der Einführung von WLTP-Verbrauchsdaten eine realistische Abbildung des Fahrzeugmarkts darzustellen, auch wenn ggf. für die Berechnung eine Trennung der PKWs von leichten Nutzfahrzeugen und Sattelschleppern notwendig ist.

Bezugnehmend auf den Punkt 2.4. «Massenbilanzierung» unserer Antwort zur Vernehmlassung ist folgender Abschnitt auch für 2.7. «Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern» relevant, da der Emissionsfaktor des zu ersetzenden, fossilen Treibstoffs Teil der Berechnungsformel [EFref] ist.

Nachstehend nochmals die Erläuterungen aus 2.4.

[[Neben dem Mindestwert der Treibhausgasemissionsreduktion ist der fossile Referenzwert entscheidend. Nach ANNEX VI RED liegt der Fossil fuel comparator bei 94 g CO₂/MJ und der Schwellwert der 70 %-THG-Emissionseinsparung bei 28,2 g CO₂/MJ. Nach Anhang 10 der CO₂-Verordnung liegt der fossile Referenzwert bei 73,90 t CO₂/TJ bzw. 73,90 g CO₂/MJ und der Schwellenwert der 40 %-THG-Emissionseinsparung bei 44,28 g CO₂/MJ. Wie wird mit Kraftstoffen umgegangen, die unter dem Schweizer Schwellenwert liegen, aber über dem Schwellenwert der RED ?

Auf welcher Betrachtung basiert der fossile Referenzwert nach Anhang 10 der CO₂-Verordnung? Handelt es sich dabei um eine Well-to-Tank-Betrachtung wie beim Fossil fuel comparators der RED ?

Um nach Artikel 3, Absatz 1 der IBTV die ökologischen Anforderungen zu erfüllen wird für die nach Absatz 4 vorgegebene Berechnung der Umweltbelastung zum Vergleich ein fossiler Komparator benötigt, der im Grunde den Vergleichskriterien einer Art Lebenszyklusanalyse genügt. Wie ist dieser Komparator definiert und gibt es bereits einen anvisierten Zahlenwert? Es wäre rein systemisch nicht weit genug gefasst hierfür den Komparator nach Anhang 10 der CO₂ Verordnung oder den Komparator der RED zu verwenden, sonst würden die Ergebnisse der Einsparung verfälscht. Daraus ergibt sich auch die Frage, ob nach der Methode von Artikel 3, Absatz 1 der IBTV dieser neue Komparator oder eine Ableitung davon auf für die Berechnungsformel für RED-ST als EFref verwendet werden muss?]]

2.8. Nutzung von industriellen CO₂-Quellen (Art. 55, Abs 1a und 1b, Nicht als relevante Treibhausgasemissionen gilt CO₂)

Die Nutzung von CO₂ aus industriellen Anlagen kann für den Hochlauf sowie die Durchdringung von synthetischen Treibstoffen einen effektiven Hebel bedeuten. Da durch die Nutzung dieser industriellen Quellen

zur Herstellung von synthetischen Treibstoffen eine Wiederverwendung von CO₂ nach dem Cradle-to-Cradle Prinzip erfolgt, werden so zusätzlich die CO₂-Emissionen gesenkt, da der Impact auf Seiten der Industrie sowie auch in der Nutzung als Treibstoff jeweils Vorteile hat gegenüber der Nutzung fossiler Treibstoffe in Fahrzeugen.

Zudem sollte dieses System genutzt werden, solange dies nicht dazu führt, dass industrielle Anlagenbetreiber dadurch mehr fossilen Energieträger in ihren Prozessen verwenden.

So könnten industrielle CO₂-Emissionen, welche nachweislich technologisch nicht vermeidbar für den Industriebetreiber sind, für die Herstellung und den beschleunigten Hochlauf von synthetischen Treibstoffen, um den Verkehrssektor dafür zu nutzen, den CO₂-Impact in anderen Sektoren zu senken.

2.9. Qualität des in Verkehrgebrachten synthetischen Treibstoff

Unserem Verständnis nach, muss der synthetische Treibstoff den gängigen Normen für beispielsweise Benzin entsprechen, um als synthetischer Kraftstoff importiert und in Verkehr gebracht zu werden. Somit ist ein synthetischer Treibstoff, welcher nach den Normen mindestens ROZ 91 und die MOZ mindestens 81 erfüllt und somit unter die Vorgaben für Normalbenzin fällt, als Benzinkraftstoff importierbar. Er wird somit auch in synthetischer Form zur CO₂-Flottenemissionsminderung anerkannt. (vgl. auch [SR 814.318.142.1 - Luftreinhalte-Verordnung vom ... | Fedlex \(admin.ch\)](#)).

Nach unserer Auffassung ist per Definition «massenbilanzierter, importierter synthetischer Treibstoff» automatisch als RFNBO nach der RED zu verstehen. Laut Definition der IBTV Art. 2c sind sämtliche synthetischen Brenn- und Treibstoffe massenbilanzierte Treibstoffe und müssen daher die Anforderungen der RED einhalten. Ist das richtig? Und: Wie sieht das System für nach Art. 3 Abs. 1 importierte synthetische Brenn- und Treibstoffe aus, wenn diese nicht massenbilanziert wurden?

2.10. Bezugnahme auf RED Vorgaben

2.10.1. Auszug aus dem erläuternden Bericht zur IBTV:

*Anhang 2 Nachweis der Erfüllung der ökologischen Anforderungen
Wenn zur Erfüllung der Anforderungen ein Nachweis des Bezugs von erneuerbarem Strom erbracht werden muss, wird sich der Vollzug weitgehend am Vorgehen der EU im Rahmen der RED und der Delegierten Verordnung (EU) 2023/118418 anlehnen. Namentlich wird für den Bezug von Strom aus dem Netz Artikel 4 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2023/1184 von Relevanz sein. Für Anlagen in der Schweiz, die direkt an die stromerzeugende Anlage angeschlossen sind oder werden, darf die Anlage zur Erzeugung von erneuerbarem Strom im Gegensatz zur EU-Regelung länger als 36 Monate in Betrieb sein. Dadurch sollen insb. Produktionsanlagen bei Laufwasserkraftwerken möglich bleiben.*

2.10.2. Fragestellungen / Hinweise / Anmerkungen:

Wie und in welcher Art und Weise (CO₂-Datenbank (z.B. Ecoinvent, GaBi, etc.), LCA-Betrachtungsrahmen, Normen, Standards) muss die LCA für den synthetischen Treibstoff erstellt werden? Gibt es hier Abweichungen zu den Anforderungen der RED und wie werden methodische Unterschiede behandelt?

Inwieweit wurden die bestehenden Verunsicherungen durch u.a. Art. 4 (EU) 2023/1184 bei Unternehmen im Nicht-EU-Ausland berücksichtigt? Nicht zuletzt bei der Pilotauktion für E-SAF von H2 Global wurden zwei Hauptursachen ausgemacht, die auktionsspezifische geringe Vertragsmenge und die Unsicherheit gegenüber den strikten Vorgaben der RED und der delegierten Rechtsakte in Ländern ausserhalb der EU. ([H2Global's Pilot Auction Results](#))

Besteht ein genereller Zwang zur RED-Konformität, oder wird im Einzelfall abgewichen, sobald alle sonstigen Anforderungen an synthetische Treibstoffe erfüllt sind? Im Genaueren hinsichtlich der Minderungsziele von -40% gegenüber fossilem Treibstoff? Nachfolgend zwei Fallbeispiele, welche diese Thematik detaillierter ausführen:

Fallbeispiel 1: Förderung der erneuerbaren Energie für die Herstellung von synthetischen Treibstoffen in der Schweiz.

Fallbeispiel 2: Förderung der erneuerbaren Energie für die Herstellung von synthetischen Treibstoffen in den USA (Inflation Reduction Act) und Import in die Schweiz.

In Fallbeispiel 1 und 2 würden formal die Kriterien der RED für synthetische Treibstoffe nicht erfüllt werden. Somit wären auch die Anforderungen der «Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen» und «Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen» nicht erfüllt.

Aufgrund dessen müsste für solche Fallkonstellationen, welche innerhalb der RED einen Nachteil für den ökologischen Hochlauf von synthetischen Treibstoffen bedeutet, eine generelle Prüfung erfolgen. Somit wäre im Einzelfall für die Schweiz eine Abweichung gegenüber der RED sowohl sinnvoll als auch möglich, um den Hochlauf von synthetischen Treibstoffen und daraus resultierend die Einhaltung der CO₂-Zielvorgaben zur Reduktion der Treibhausgase zu erfüllen.

2.10.3. Grundsätzliches zur Anlehnung bzw. Übertrag bzw. Referenzieren der EU Renewable Energy Directive.

Im Rahmen der Schweizer Verordnungen wird häufig auf die ERNEUERBARE ENERGIEN RICHTLINIE der EU verwiesen bzw. daran angelehnt. Mittlerweile haben sich aber in Wissenschaft, Politik und Industrie schon eine

ganze Reihe Kritikpunkte insbesondere an den sogenannten Delegated Acts eingestellt. Es gilt also diese Kritikpunkte auch im Rahmen der Schweizer CO₂ Verordnung zu beachten und zu evaluieren. Auf Basis einer Einschätzung der eFuel Alliance (www.eFuel-alliance.eu) zur regulatorischen Situation der RED und ihrer Delegated Acts kann folgendes zusammengefasst werden:

Unpraktikable delegierte Rechtsakte der Erneuerbare-Energien-Richtlinie:

Abgesehen von klaren Nachfragesignalen sind auch auf der Angebotsseite Anpassungen erforderlich. Mit der RED wurden mit zwei delegierten Rechtsakten Produktions-Kriterien eingeführt, die sowohl Regeln für den Stromverbrauch als auch eine Methodik zur Berechnung des CO₂-Fussabdrucks von RFNBOs (synthetische Treibstoffe, Renewable Fuels of Non Biological Origin) festlegen. Mehrere rechtliche Fragen sind nach wie vor offen und wurden teilweise von der EU-Kommission mit einem rechtlich nicht bindenden Q&A-Dokument beantwortet (Europäische Kommission, 2024). **Die Kriterien für die Produktion sind zum Teil restriktiv und komplex.**

Erste einschlägige Studien haben die Auswirkungen dieser regulatorischen Belastungen analysiert: Nach Berechnungen der Universität Köln und Harvard werden die Wasserstoffkosten durch die Umstellung von monatlicher auf stündliche Korrelation um ein Viertel steigen (Ruhnau, O. & Schiele, J., 2023). In einer weiteren aktuellen Veröffentlichung der Universität Duisburg-Essen wurde analysiert, dass die Stromkriterien die europäische Elektrolysekapazität im Jahr 2035 um 33 % (29,85 statt 44,52 GW) reduzieren. Die Auswirkungen sind in den verschiedenen Regionen unterschiedlich. In Mitteleuropa nimmt die inländische Produktion um mehr als die Hälfte ab (33,72 vs. 70,55 TWh). **Das Fazit der Autoren: «RED-Zwänge verursachen höhere Systemkosten und dämpfen den Ausbau der Elektrolysekapazität in der EU (Radek, J., Breder, M. S. & Weber, C., 2024).»**

Am 20. September 2024 hat sich der deutsche Minister für Wirtschaft und Klimaschutz, Robert Habeck, in einem Brief an die Europäische Kommission über die Entwicklung der Wasserstoffwirtschaft beschwert. Laut diesem Schreiben wird die Wasserstoffproduktion nur aufgrund der restriktiven Kriterien der delegierten Rechtsakte um 2,4 € pro kg erhöht. Herr Habeck schlägt vor, den Übergang zum Bestandsschutz bis 2035 zu verschieben und die monatliche Korrelation bis Ende 2030 beizubehalten. Um diese Veränderungen zu erreichen, ist eine Revision der delegierten Rechtsakte erforderlich (Tagesspiegel Background 2024).

Bei potenziellen CO₂-Quellen sind die delegierten Rechtsakte zum Teil restriktiv. Die industriellen Punktquellen sind lediglich bis 2041 zugelassen und müssen in ein effektives Kohlenstoffpreissystem wie das EU-ETS einbezogen werden. Allerdings gibt es ausserhalb der EU kein mit dem ETS vergleichbares System. **Damit wären alle eFuels-Projekte mit einer industriellen Punktquelle ausserhalb Europas nicht im Rahmen der RED förderfähig.** Hier könnte nur biogenes oder CO₂ aus der Umgebungsluft verwendet werden. Allerdings stecken die Technologien zur direkten Luftabscheidung noch in den Kinderschuhen und biologische Quellen sind nicht überall verfügbar. Hinzu kommt, dass die RFNBO-Produzenten um die begrenzten biogenen CO₂-Quellen konkurrieren könnten und dadurch ihre Kosten steigen würden, was wiederum zu einem Anstieg der

Umweltprämie führen könnte, die die Abnehmer für RFNBO (synthetische Treibstoffe) zahlen müssten. Damit scheiden viele potenzielle Produktionsstandorte, insbesondere in Industriegebieten, die für grössere Anlagen geeignet sind, sofort aus. Angesichts der Tatsache, dass Europa weiterhin von Energieimporten abhängig sein wird, ist es unvernünftig, den Import von erneuerbaren Energieträgern so zu erschweren. Auch der Zeitraum der Massenbilanzierung für CO₂-Quellen stellt eine weitere Belastung dar. Im Q&A-Dokument der Kommission ist ein Zeitraum von 3 Monaten vorgesehen. Das ist beispielsweise für Müllverbrennungsanlagen in den nordeuropäischen Ländern nicht ausreichend, denn diese produzieren aufgrund der kombinierten Strom- und Wärmeerzeugung im Winter oft mehr biogenes CO₂ als im Sommer. **Wenn stattdessen ein 12-monatiger Zeitraum für die Massenbilanzierung von CO₂ gewählt wird, könnte eine grössere eFuel-Anlage gebaut werden.**

Wie kann dieses Problem gelöst werden?

Es ist offensichtlich, dass klare Produktionskriterien für RNFBOs (synthetische Treibstoffe) einem nachhaltigen Weg folgen müssen. Allerdings entsteht der Eindruck, dass bei der EU Regulatorik im Rahmen der RED das Gleichgewicht zwischen dem, was nachhaltig ist, und dem, was möglich ist, erneut abgewogen werden sollte. Zu viele Projekte halten die hohe Belastung, die die Verordnung anfangs mit sich bringt, nicht aus. Investoren und Banken brauchen langfristige Sicherheit. Anlagenprojekte laufen mindestens 20 Jahre. Darüber hinaus sollte man für die Implementierung der Verordnungen in der Schweiz prüfen, welche Verbesserungsvorschläge –die EU seitig bereits diskutiert werden– schon vorab für die Schweiz übernommen werden können: bspw. den Vorschlag des deutschen Ministers Robert Habeck, die Einführung der Zusätzlichkeitskriterien auf 2035 zu verschieben und mit der monatlichen Korrelation fortzufahren.

Ferner könnten **industrielle Punktquellen wie die Zement- oder Stahlindustrie unter der Bedingung zugelassen werden, dass keine Technologie zur Vermeidung dieser Emissionen vor Ort vorhanden ist.** Es wäre denkbar eine Positiv-Liste möglicher industrieller Kohlenstoffquellen zu erstellen. **Die Definition eines «effektiven Kohlenstoffpreises»** könnte aus Schweizer Sicht übergangsweise ausgeklammert werden und durch die Zulassung von unvermeidbarem CO₂ aus industriellen Kohlenstoffquellen innerhalb und ausserhalb Europas ersetzt werden. Denn: Andere Staaten etablieren diese Systeme erst Schritt für Schritt und zeitgleich gilt es beim Klimaschutz alle Optionen zu nutzen. Es ist offensichtlich, dass einzelne Drittländer in Südamerika oder Afrika nicht sofort mit dem ETS vergleichbaren Preise zahlen können. Es wäre zu bewerten ausserdem einen **Bestandsschutz** für die eFuels Anlagen zu gewähren. In den Verordnungen ist dieser mit 6 Jahren aufgeführt. (Ist die Zulassung auf eine Gültigkeitsdauer von sechs Jahren begrenzt? Welche Kriterien werden nach Ablauf dieser sechs Jahre für eine erneute Zulassung angewandt?) Investitionen brauchen aber Sicherheit für die gesamte Laufzeit von 20 Jahren. Grosse Umbauten auf komplett neue Standards in dieser Laufzeit können kostspielig sein und diese Unsicherheit könnte dazu führen, dass die Anlagen gar nicht erst gebaut werden. Selbstverständlich muss sichergestellt werden, dass die Anlagen während ihrer gesamten Laufzeit die bei der Zulassung verabschiedeten Anforderungen lückenlos erfüllen. Wenn künftig politische Änderungen an den Produktionskriterien vorgenommen werden, könnten die bestehenden Anlagen ausgenommen werden

(Bestandsschutz) und grundsätzlich für neue Anlagengenerationen gelten. Auf diese Weise könnten Unsicherheiten gemindert und frühere und bessere Investitionsentscheidungen getroffen werden. Gleichzeitig entsteht ein sich technologisch immer weiter entwickelnder Anlagen-Park.

2.10.4. Weiterführende Detail-Fragen zum Prozess der Zulassung erneuerbarer Treibstoffe:

Nutzung von CO₂-Quellen: Welche CO₂-Quellen dürfen für die Produktion von synthetischen Brenn- und Treibstoffen verwendet werden, und wie wird deren Nachhaltigkeit zertifiziert? Wie kann gewährleistet werden, dass Anlagen ausserhalb der Schweiz und der EU, die auf international anerkannte Nachhaltigkeitszertifikate wie PEFC zurückgreifen, für den Schweizer Markt zugelassen werden?

Strombezugskriterien: Welche spezifischen Strombezugskriterien gelten für synthetische Brenn- und Treibstoffen? In der Verordnung wird darauf hingewiesen, dass die Kriterien an die Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 angelehnt sind. Bedeutet dies, dass alle in der EU-Verordnung genannten Kriterien – mit Ausnahme der in Art. 6b IBTV erwähnten Zusätzlichkeit (mehr als 36 Monate in Betrieb) – zur Anwendung kommen?

2.10.5. Weiterführende Reflektionen zum Prozess der Zulassung erneuerbarer Treibstoffe:

a) Investitionssicherheit erhöhen

Konzept-Vorschlag: Die Zulassung von Produktionsanlagen für synthetische Kraftstoffe sollte nach Art. 4 (5) von 6 Jahre auf 15–20 Jahre verlängert werden, sofern die geltenden Kriterien zur Zeit der Zulassung erfüllt wurden.

Begründung: Die rechtlichen Anforderungen an synthetische Brennstoffe können sich im Laufe der Zeit ändern. Ein heute konformes Kraftwerk könnte in 10 Jahren seine Zulassung verlieren, wenn neue Kriterien zum Beispiel zum Strombezug oder CO₂ Bezug eingeführt werden. Dieses Risiko ist für Produzenten, Investoren und Kunden nicht tragbar. Die im Gesetz festgelegten Kriterien für den Bezug von erneuerbarem Strom und nachhaltigem Kohlenstoff müssen daher für Kraftwerke gelten, die unter diesen Bedingungen in Betrieb genommen wurden.

b) Vereinfachung der Strombezugskriterien

Konzept-Vorschlag: In Anhang 2 werden die Strombezugskriterien an die Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 angelehnt. Dabei sollte die Ausnahme erweitert werden und der komplette Art. 5 Zusätzlichkeit für die Schweizer Zulassung nicht relevant sein. Damit dürfen erneuerbare Energieanlagen Regelung länger als 36 Monate in Betrieb sein und staatlich gefördert werden oder worden sein. Die schon jetzt im IBTV dargelegte

Ausnahmeregelung, dass erneuerbare Kraftwerke auch früher als 36 Monate vor Inbetriebnahme der Wasserstoffanlage in Betrieb genommen werden dürfen, wird damit beibehalten und ergänzt um Zulassung staatlicher Förderung für erneuerbare Energieanlagen.

Konzept-Begründung: Diese Anforderungen verteuern die Produktion von synthetischen Kraftstoffen, ohne positiven Einfluss auf die ökologische Qualität des Kraftstoffs. Wenn die Anforderung der Zusätzlichkeit ausgesetzt wird, können schon jetzt bestehende erneuerbare Energieanlagen wie Wasser-, Wind- oder Solarkraft genutzt werden, die kostengünstigen Strom produzieren. Eine Förderung der synthetischen Brenn- und Treibstoffe ist aktuell möglich. Dabei sollte keine Rolle spielen, welcher Teil im Produktionsprozess gefördert wird. Wenn die Schweiz kostengünstige Importe von synthetischen Brenn- und Treibstoffen anstrebt, und wenn die Schweiz eigene erneuerbare Anlagen nutzen möchte die auch bereits eine Förderung erhalten haben, dann sollte die Zusätzlichkeit nicht relevant sein. Die ökologische Qualität des synthetischen Brenn- und Treibstoffes ist nicht beeinflusst, da erneuerbarer Strom verwendet wird, der zeitlich und örtlich mit der Wasserstoffproduktion korreliert. Diese Qualität gilt unabhängig davon, ob die Anlage staatlich gefördert wurde oder nicht.

c) Kohlenstoffquellen für synthetische Kraftstoffe

Vorschlag: Für die CO₂-Quelle von synthetischen Brennstoffen sollten international anerkannte Nachhaltigkeitszertifikate für Biomasse, wie PEFC, zugelassen werden. Industrielles CO₂, insbesondere aus der Zement- und Klinkerproduktion, sollte vorübergehend zulässig sein, solange keine alternative CO₂-neutrale Methode existiert.

Begründung: Biogenes CO₂ aus nachhaltig zertifizierter Biomasse ist global verfügbar und kann zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Für die Nutzung von industriellem CO₂ sollten in der Anfangsphase für Projekte die bis 2035 in Betrieb gehen auch nicht vermeidbare Emissionen zugelassen werden, die langfristig durch Direct Air Capture ersetzt werden können. Dies würde den globalen Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe unterstützen und erste Projekte ermöglichen, während gleichzeitig fossile CO₂-Emissionen reduziert werden.

Quellen zu 3:

Ruhnau, O. & Schiele, J. (2023). Flexible green hydrogen: The effect of relaxing simultaneity requirements on project design, economics, and power sector emissions. Energy Policy, 182, 113763.

<https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113763>

Radek, J., Breder, M. S. & Weber, C. (2024). Hydrogen in the European power sector -A case study on the impacts of regulatory frameworks for green hydrogen. SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4895941>

Tagesspiegel Background (2024). Habeck wirbt für Streckung von EU-Anforderungen für H2-Erzeugung. <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/habeck-wirbt-fuer-streckung-von-eu-anforderungen-fuer-h2-erzeugung>

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen sowie für die Klärung der in dieser Stellungnahme aufgeworfenen Fragen. Als Mitglied von auto-schweiz unterstützen wir zudem die Stellungnahme der Vereinigung offizieller Automobil-Importeure.

Gerne stehen wir für Auskünfte zur Verfügung und würden uns über einen vertiefenden Diskurs freuen.

Freundliche Grüsse
Porsche Schweiz AG



Holger Gerrmann
CEO



Sandro Kälin
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Zürich, 4. Oktober 2024

[suissetec, Postfach, CH-8021 Zürich](#)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Unsere Referenz

Nicolas Spörri, MLaw, Rechtsanwalt
+41 43 244 73 22
nicolas.spoerri@suissetec.ch

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 – Vernehmlassungsantwort von suissetec

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Unserem Verband gehören rund 3'500 Unternehmungen aus den Branchen Sanitär, Spenglerei/Gebäudehülle, Heizung, Klima/Kälte, Lüftung, Rohrleitungsbau/Werkeleitungen sowie Solarinstallationen an. In diesen Unternehmungen bestehen rund 50'000 Arbeitsverhältnisse, wobei die Arbeitnehmenden unserer Hersteller-Lieferanten in dieser Zahl nicht enthalten sind.

suissetec steht für eine innovative, energie- und umweltbewusste Gebäudetechnik. Gerne machen wir daher von der Möglichkeit zur Stellungnahme Gebrauch.

1. Ziel der Vorlage

Im März 2024 wurde die Revision des CO2-Gesetzes vom Parlament verabschiedet. Die vorliegende Revision der CO2-Verordnung präzisiert die mit dem Gesetz beschlossenen Massnahmen und entwickelt bestehende Instrumente punktuell weiter. Die Revision betrifft den Verkehrsbereich (inkl. internationale Luftfahrt), die Industrie, den Gebäudesektor und den Finanzmarkt. Ebenso enthält die Vorlage Bestimmungen zu Förderungen im Bereich der Anpassung an den Klimawandel und die Aus- und Weiterbildung und Information im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Die Revision des CO2-Gesetzes sieht im Gebäudebereich Präzisierungen bestehender Instrumente des Eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) und dem Gebäudeprogramm vor. Daneben enthält das CO2-Gesetz die Grundlage für zwei neue Fördergefässe, eines für die indirekte Nutzung hydrothermalen Ressourcen und eines für

räumliche Energieplanungen. suissetec unterstützt die Vernehmlassungsantwort von aeesuisse, beschränkt sich in dieser Stellungnahme jedoch auf zwei Punkte.

2. Stellungnahme

Art. 16a CO2-Verordnung – Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

suissetec unterstützt die Neuerung, dass die Kantone eine Meldepflicht für Wärmeerzeugungsanlagen vorsehen. Die Verbesserung der Datenlage über die Heizungsbestände in den Kantonen ist zentral als zukünftige Entscheidungsgrundlage. Wichtig ist, dass die Meldepflicht auf die einfachste mögliche Weise erfolgt, damit keine Mehrbelastung entsteht. Die Meldepflicht soll nach Möglichkeit harmonisiert in den Kantonen eingeführt und digital übermittelt werden.

Art. 104a CO2-Verordnung – Ergänzungsbeitrag

Der neue Mechanismus unterstützt die Planbarkeit der kantonalen Budgets. Gleichzeitig bleibt ein leistungsabhängiger Anreiz bestehen. suissetec unterstützt diese Änderung. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass Wege gesucht werden müssen, um nicht abgeholte Mittel aus der Teilzweckbindung der CO2-Abgabe wieder zurück in die Förderprogramme fließen zu lassen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Christoph Schaar
Direktor

Simon Geisshüsler
Leiter Technik und Betriebswirtschaft
Mitglied der Geschäftsleitung

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Département fédéral de l'environnement, des
transports et de la communication DETEC
3003 Berne

Par courrier électronique :
vnl-klima@bafu.admin.ch

Paudex, le 17 octobre 2024

Procédure de consultation 2024/57 sur les dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période après 2024

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous avons examiné avec intérêt le projet mentionné en titre, mis en consultation par vos services. Nous souhaitons prendre position comme suit.

Généralités

Le Parlement a récemment adopté la loi révisée sur le CO₂. Elle devrait entrer en vigueur en janvier 2025. La révision de la loi fixe les mesures et objectifs pour la période 2025-2030. Cette loi contient une série de mesures permettant de réaliser les objectifs climatiques selon le cap souhaité par la Confédération. La présente consultation doit permettre de concrétiser les instruments adoptés avec les dispositions d'exécution adéquates.

Ces dispositions comprennent, d'une part, la révision de l'ordonnance sur le CO₂, qui entraîne des modifications dans l'ordonnance sur le registre fédéral des bâtiments et du logement, dans l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales ainsi que dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs. D'autre part, il s'agit d'une nouvelle ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC) qui implique des modifications dans l'ordonnance sur les émoluments de l'office fédéral de l'environnement.

Dans le secteur des transports, les instruments existants – l'obligation de compensation pour les importateurs de carburant et les valeurs cibles d'émission pour les nouveaux véhicules – seront adaptés. S'y ajoutent une nouvelle forme de promotion des transports publics, notamment des liaisons ferroviaires internationales et des bus à propulsion électrique, ainsi que la suppression progressive du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

Considérés dans leur globalité, les instruments décrits dans la loi sur le CO₂ peuvent être soutenus par le Centre Patronal. En conséquence, nous approuvons également le principe des dispositions d'exécution correspondantes. Tous les secteurs doivent apporter une juste contribution dans le cadre de la politique climatique de la Suisse. Le Centre Patronal estime toutefois que certaines dispositions liées à la question des transports doivent être revues (voir ci-dessous).

Valeurs indicatives sectorielles pour la réduction des gaz à effet de serre (art. 3 de l'ordonnance sur le CO₂)

Selon la loi sur le CO₂, les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites de moitié en 2030 par rapport à l'année de référence 1990. En conséquence, l'ordonnance sur le CO₂ définit des valeurs indicatives pour différents secteurs. Dans le cas du secteur des transports, les émissions doivent être réduites de 25% (art.3).

Cette réduction des émissions pour le secteur des transports est très ambitieuse (de -8% en 2022 à -25% en 2030), mais correspond, selon le Conseil fédéral, au potentiel de réduction des mesures prévues. Il est important que les coûts pour les consommateurs restent aussi limités que possible dans un contexte général de stagnation, voire de recul du pouvoir d'achat. Le cadre de la loi sur le CO₂ (valeurs cibles pour les nouveaux véhicules, obligation de compensation de 5 centimes maximum pour les importateurs de carburant) devrait rester garanti.

Le Centre Patronal constate que la loi sur le CO₂ ne prévoit pas d'incitations dans le domaine de la promotion des infrastructures de recharge pour les voitures électriques. Cette situation interroge alors que des obstacles majeurs subsistent, notamment dans le domaine de la location et de la propriété par étage. Il est peu judicieux de n'octroyer aucune aide financière aux infrastructures de charge alors qu'elles représentent une part non négligeable des coûts subséquents d'investissement liés à l'électrification de la branche (environ la moitié des coûts).

Le Centre Patronal rappelle qu'il estime que l'avenir de la mobilité individuelle motorisée passe nécessairement par une électrification du parc automobile. En effet, il s'agit de la seule solution pour atteindre les objectifs climatiques de la Suisse tout en maintenant la liberté du choix du mode de transport, qui constitue un principe fondamental de la politique des transports de la Suisse et un pilier de sa prospérité.

Valeurs cibles pour les nouveaux véhicules (à partir de l'art. 17 de l'ordonnance sur le CO₂)

La loi sur le CO₂ réduit encore les valeurs cibles pour les nouveaux véhicules et les étend aux véhicules utilitaires lourds (par ex. les camions). L'ordonnance sur le CO₂ à réviser contient les directives pour la détermination des émissions de CO₂ et le calcul de l'objectif individuel pour les importateurs de véhicules.

Le Centre Patronal salue le fait que la Confédération n'ait pas défini d'objectifs intermédiaires au niveau de l'ordonnance. Il estime judicieux le fait que le poids ait désormais une fonction de malus dans le calcul de l'objectif. La Suisse suit ainsi la même approche que l'UE (même si quelques doutes existent quant à la poursuite de cette approche), ce qui est judicieux compte tenu des interdépendances qui lient la Confédération à nos grands voisins.

Enfin, le Centre Patronal salue le fait que les importateurs de véhicules puissent prendre en compte les carburants synthétiques pour atteindre les objectifs (art. 26b). Il s'agit d'une mesure qui profite directement à la réduction des émissions dans les transports et non à d'autres domaines, ce qui n'est malheureusement que partiellement le cas avec l'obligation de compensation.

Conclusions

Le Centre Patronal soutient la plupart des dispositions d'exécution présentées ici. Il estime toutefois que des améliorations sont encore nécessaires, en particulier en ce qui concerne les réglementations relatives aux valeurs cibles pour les nouveaux véhicules. Il s'agit de garantir que la mobilité apporte sa contribution à la réduction des émissions de CO₂ sans pénaliser excessivement les principaux acteurs économiques concernés, dont les consommateurs.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Centre Patronal



Cehni Najy

Post CH AG

Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 58 341 10 35
www.post.ch

K, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Datum 3. Oktober 2024
Ihre Nachricht
Kontaktperson Daniela Walker
E-Mail daniela.walker@post.ch
Direktwahl +41 58 341 10 35

Stellungnahme der Post im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024.

Die Schweizerische Post als bewährte Grundversorgerin engagiert sich für eine nachhaltige Entwicklung der Umwelt und Gesellschaft und nimmt ihre soziale, ökologische und wirtschaftliche Verantwortung wahr. Die Post unterstützt das per 1.1.2025 in Kraft tretende CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 und die entsprechenden Ausführungsbestimmungen.

In vielen Konzernbereichen wie beispielsweise in der Logistik oder bei den Immobilien gehen die von der Post umgesetzten Klimaschutz-Massnahmen sogar noch weiter als in der betreffenden Gesetzesrevision und den entsprechenden Verordnungsanpassungen. Die Post übernimmt als Akteurin der Initiative Vorbild Energie und Klima eine entsprechende Vorbildfunktion.

Vor wenigen Monaten hat sich die Post im Rahmen der Vernehmlassung über die Klimaschutz-Verordnung geäussert. Für die Schweizerische Post als bundesnahes Unternehmen fehlte damals eine konkrete Präzisierung zur Vorbildfunktion von bundesnahen Unternehmen (Art. 10 Klimaschutzgesetz KIG) und möchte nochmals darauf hinweisen, dass eine solche möglichst zeitnah in die Vernehmlassung geschickt wird.

Wie bereits in unserer Stellungnahme zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 möchten wir in der hier vorliegenden Stellungnahme zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz auf die Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr fokussieren.

Fokus PostAuto

PostAuto würdigt die im CO₂-Gesetz beschlossene Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr und unterstreicht deren Wichtigkeit. Die finanzielle Unterstützung vom Bund für die Investitionskosten elektrisch angetriebener Busse beschleunigt die Transformation der PostAuto-Flotte auf alternative Antriebe. Gleichzeitig möchten wir auf folgende Punkte im 3. Abschnitt: *Förderung von elektrischen Antriebstechnologien* hinweisen:

Art. 129f: Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge führt zu administrativem Mehraufwand

Im Art. 129f des Verordnungsentwurfs wird aktuell vorgeschlagen, dass die Transportunternehmen dem BAV fünf Jahre nach Inbetriebnahme den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge melden. Für PostAuto mit seinen rund 2400 Fahrzeugen würde die Umsetzung dieses Artikels zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Zudem würde dieser Artikel dem flexiblen und kosteneffizienten Einsatz unserer Flotte zuwiderlaufen. Statt dass PostAuto für jedes Fahrzeug den Verwendungszweck angibt, schlägt PostAuto die Möglichkeit zur Definition eines flottenweiten Durchschnitts vor, auf diesem dann Artikel 129 f angewendet werden kann. Es soll den Transportunternehmen freistehen, ob sie den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge fahrzeugspezifisch vornehmen oder den Durchschnitt des Verwendungszwecks der Fahrzeugflotte angeben. Diese Lösung wurde bereits mit dem Bundesamt für Verkehr besprochen und für plausibel befunden.

Antrag: Ergänzung in Art. 129 f: Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Fünf Jahre nach der Inbetriebnahme melden die Unternehmen dem BAV unaufgefordert den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge. Es ist den Transportunternehmen freigestellt, ob dafür ein flottenweiter Durchschnitt massgebend sein soll oder ob sie die Angaben zum Einsatz fahrzeugspezifisch vornehmen. Bei Abweichungen des Einsatzes über 10 Prozent zwischen gemeinsam bestelltem Verkehr und übrigem konzessioniertem Verkehr oder einem mehrheitlichen Einsatz ausserhalb des konzessionierten Verkehrs sind die geleisteten Beiträge anteilmässig oder vollständig zurückzuerstatten.

Ausserdem möchten wir folgende Bemerkung zum **Artikel 49 Mineralölsteuerverordnung** äussern: Laut dem vorgeschlagenen Verordnungstext soll auf Linien, die aus topografischen Gründen nicht auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie umgestellt werden, auch nach 2030 noch eine Mineralölsteuer-Rückerstattung möglich sein. Die Beurteilung der entsprechenden Nachweise obliegt dem BAV. Um Rollenkonflikte beim BAV als Mitbesteller zu vermeiden, würde es aus unserer Sicht Sinn machen, wenn die Beurteilung des Nachweises innerhalb des BAV einer unabhängigen Stelle obliegt.

Als letzten Punkt möchten wir das Thema **Verpflichtungskredit** ansprechen – diesbezüglich läuft zeitgleich ebenfalls eine Vernehmlassung. Für PostAuto ist entscheidend, dass die Finanzierungsmechanismen im Bereich der Dekarbonisierung zusammenspielen und die entsprechenden Prozesse abgestimmt werden.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG
Leiter PostAuto AG

Die Schweizerische Post AG
Co-Leiter Stab CEO

Christian Plüss

Matthias Dietrich

Christoph Wyder
Oberalpstr.49
4054 Basel

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Basel, 10.09.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

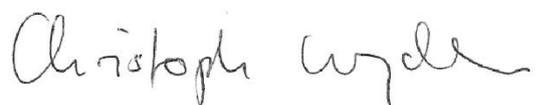
Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungersetzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsvermindierungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsvermindierungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

5 ~~Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

*1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge **und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,***

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

*2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt **arithmetisch gerundet:***

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

*a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*

*b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens **4,4** Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe ~~den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null~~.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich *an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.*

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO₂eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO₂-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~35~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~50~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~65~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~80~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~85~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~90~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein “single year target” ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I “eine zeitnahe Harmonisierung” der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flügen pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz.***

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindernungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs **zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die ~~Grund~~-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn

gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

² “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

~~f die Artikel 92a und 92b~~

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;~~*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung;~~*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert *und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.*

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger* geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem *tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger von null* geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossile energiesparende Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasreduzierungsquotienten für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...

Campax
Nora Scheel
Hermetschloostrasse 70
8048 Zürich

GS/UVEK
13. Sep. 2024
Nr. _____

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Zürich, 10.9.2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Wir haben mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weisen wir auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin und bitten Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Nora Scheel, Klima-Kampagnenleiterin Campax

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO₂-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüßen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtplanungen finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelierung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zweiteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz

gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015** nachgewiesen sind.*

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) "Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement" (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: "It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance." Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen. *Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;*

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

- 3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.*
- 4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen*
- 5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort*

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

- b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.*

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei

Fahrzeugimporten gilt der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

- a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder*
- b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).*

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom

1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen ~~nul~~**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrrechtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO2-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20+2~~ Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

a. für das Jahr 2025: ~~3525~~ Prozent;

b. für das Jahr 2026: ~~5030~~ Prozent;

c. für das Jahr 2027: ~~6535~~ Prozent;

d. für das Jahr 2028: ~~8040~~ Prozent;

e. für das Jahr 2029: ~~8545~~ Prozent;

f. für das Jahr 2030: ~~9050~~ Prozent.

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend

Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandkompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Verordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht ~~im Inland~~ des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mühlhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO2-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

- a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;*
 - b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;*
 - c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;*
 - d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;*
 - e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.*
- 3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.*

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus

der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

*b. die Betreiber der Anlagen **zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung** zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.*

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO₂-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 194831 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur **Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.***

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO2-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO2-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

e Wertschöpfung ~~und Anrechenbarkeit der Emissionsreduktion zugunsten der Schweiz~~

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs. 1

Das BAFU fördert die Grund-, Aus- und Weiterbildung von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO2-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und

Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüssen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

² "Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss."

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-ex-post-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgeschriebenen Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgeschriebene~~ Fahrzeuge ersetzen.

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx.yy. 2025 treten in Kraft

...

f die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen ~~mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW~~;

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien ~~oder Information und Beratung~~;

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmalus' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäusserten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO2-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

f für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als- 40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter

https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

~~*3.3 Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:*~~

~~*a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;*~~

~~*b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.*~~

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:

~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinieren etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages

angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...



Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

per E-Mail:
nl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17.09.2024

Vernehmlassung: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

1 | 2

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage wie folgt Stellung nehmen zu können:

Antrag zur Anpassung des Artikels 26b Absatz 2 CO₂V

Der Artikel soll wie folgt geändert werden:

² *Als erneuerbare synthetische Treibstoffe nach Artikel 11a des CO₂-Gesetzes gelten, sofern sie für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden:*

- a. Pflanzenöle, die durch eine katalytische Reaktion mit Wasserstoff (Hydrierung) in Kohlenwasserstoffe umgewandelt wurden (HVO);*
- b. Treibstoffe, die unter Verwendung anderer erneuerbarer Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden.*

Begründung: Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO₂G erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufließen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure.

Ohne Fördermechanismen können Treibstoffe biogenen Ursprungs wie andere alternative Energieträger heute noch nicht mit den konventionellen Energien konkurrenzieren. Biotreibstoffe stellen jedoch eine sehr wirkungsvolle, technisch etablierte und von der Bevölkerung akzeptierte Klimaschutzmassnahme dar, deren Potenzial in der Schweiz noch lange nicht ausgeschöpft ist. Der Anteil der Biotreibstoffe am gesamten Treibstoffabsatz liegt in der Schweiz mit knapp 4 Prozent deutlich tiefer als der Durchschnitt aller EU27 Staaten. In Schweden beträgt dieser Anteil sogar 25 Prozent. Die für den Artikel 26b Absatz 2 vorgeschlagene Änderung erlaubt, den Markt des synthetischen Treibstoffs HVO in der Schweiz weiterzuentwickeln.

Zudem ist heute bereits absehbar, dass es in den nächsten 5 Jahren im Gegensatz zu HVO bei den synthetischen Treibstoffen aus nicht-biogenen Quellen kein nennenswertes Angebot für die Strassentreibstoffe geben wird. Damit bliebe der Verordnungstext in der Version des

2|2 Entwurfs toter Buchstabe. Mit der vorgeschlagenen Änderung entsteht auch eine Überbrückung bis zum Markthochlauf der synthetischen Energieträger nicht-biogenen Ursprungs. Dies ist wichtig für den Technologieerhalt sowohl auf Seiten der Energiewirtschaft als auch auf Verbraucherseite.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kirchhofer', with a stylized flourish at the end.

Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

André Galli
Berchtoldstrasse 9
3012 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
z.H. Bundesrat A. Rösti
3003 Bern

Bern, 10. September 2024

Vernehmlassungsantwort CO2-Verordnung und IBTV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,

Besten Dank für die Gelegenheit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Auch der Sommer 2024 hat sich durch Hitzewellen und zerstörerische Starkniederschläge ausgezeichnet. Bei uns im Bernbiet, aber auch an vielen anderen Orten um die Welt. Wir müssen dringend handeln.

Als Naturwissenschaftler und Vereinspräsident habe ich daher mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass das Gesetz im Parlament nur ungenügend ausgestaltet wurde, um den Schweizer Beitrag ans Pariser Klima-Abkommen erreichen zu können. Umso wichtiger ist, dass der Bundesrat seinen Handlungsspielraum in der Verordnung ausnützt. In diesem Sinne weise ich auf verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten hin (s. Anhang) und bitte Sie, diese einzubauen.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

André Galli, Vereinspräsident Grüner Fisch (www.gruenerfisch.ch)

Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung

Generelle Punkte

Ziele richtig setzen

Sowohl in Art 3 wie auch Art 89 werden Ziele gesetzt, welche offensichtlich nicht zum Ziel haben, die demokratisch legitimierten Ziele des KIG zu erfüllen und die Verantwortung hierfür den Sektoren zuzuordnen. Dies setzt völlig falsche Signale. In der Vergangenheit haben Wirtschaftsverbände behauptet, sie hätten ihren Beitrag zur Klimapolitik erledigt und würden sich die Emissionszahlen von 2023 bei den Brennstoffen auch in den Folgejahren bestätigen, würden die Kantone sagen, sie hätten ihre Ziele bereits erfüllt. Und parallel erfüllen wir die Gesamtziele bei weitem nicht. Wir machen entsprechende Vorschläge bei den chronologischen Kommentaren.

Ehrliche Einordnung zur (Un-)Vereinbarkeit mit dem Pariser Klimaabkommen

Im Schlussabschnitt des Berichtes (Kap. 5) wird zwar der Bezug zum EU-Recht gemacht. Aber das CO2-Gesetz ist gleichzeitig das Hauptinstrument der Schweiz zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Angesichts der Diskussion im Parlament wäre es mehr als angemessen, diese Verfehlung der Einhaltung des Pariser Abkommens explizit anzusprechen. Die Schweiz wird von 2021 bis 2030 ihre Klimaziele von zusätzlich 30% Emissionsreduktion nicht primär in der Schweiz, sondern primär mit internationalen Bescheinigungen auf dem Papier erzielen (13.3% im Inland und 16.7% im Inland gemäss Art 2a) und damit die Absicht des Pariser Klimaabkommens verletzen.

Ebenfalls verschweigt der Bericht, dass der Bund zwingend mit einem Budgetantrag kommen muss, um fehlende internationale Bescheinigungen zu erwerben, wenn er die Zielsetzungen für die Treibstoffkompensation nicht deutlich erhöht. Die ungefähre Höhe dieses Antrags gehört zwingend in einen solchen Bericht.

Förderprinzipien zunehmend verwirrend

Diese Gesetzesrevision lebt von zahlreichen neuen Fördertatbeständen, die allesamt verursachergerecht gegenfinanziert werden, ohne das ordentliche Budget zu belasten (im Gegensatz zur verbleibenden Kompensationslücke, welche im Bericht unzureichend quantifiziert wird).

Der Bericht und die Umsetzungsverordnung könnten stark profitieren, wenn bei jeder Förderung kurz beschrieben wird, welche Hürde damit überwunden werden soll, welche Akteure zum Handeln bewegt werden sollen und inwiefern CAPEX, OPEX oder beide relevant sind. Natürlich gibt es eine Subventionsverordnung, weshalb die Verwaltung nicht völlig frei ist, die Förderbedingungen zu definieren. Die Bedingungen entsprechen manchmal optisch den maximal 40 Prozent der Subventionsvorgabe gehen aber dann auch mal leicht auf 100 Prozent, z.B. bei den internationalen Zügen. Da aber die «anrechenbaren Kosten» jedes Mal wieder abweichend definiert werden, ist die Prozentzahl alleine wenig relevant.

Relevant erscheint uns, dass eine Förderung immer dann die gesamten, nicht amortisierbaren Mehrkosten vollständig decken kann, wenn es sonst keine Anreize/Verpflichtungen gibt, das zu tun. Tiefere Beiträge sind dann angebracht, wenn die Beiträge helfen, Ohnehin-Verpflichtungen zu erfüllen (Gebäudesanierungsprogramm mit gewissen kantonalen Vorschriften), jemanden mit kommerziellen Absichten unterstützt die erste Kleinserie zu machen, etwas vergünstigt, damit der Absatz steigt (z.B. Biogas) oder es relevante Ko-Unterstützer gibt (z.B. Kantone).

Würde all dies transparent gemacht und kohärent angewandt, empfänden es die Empfänger als weniger willkürlich, was die Akzeptanz steigern könnte. Statt erst später in einer Richtlinie die

tatsächlich geltenden Fördersätze und Bedingungen ohne Vernehmlassung zu publizieren, würden wir es begrüssen, wenn dies bereits in der Verordnung gemacht wird.

Erneuerbare Energien korrekt anrechnen

Klar, wir wollen möglichst rasch unser Energiesystem auf 100% erneuerbar umstellen. Das heisst aber nicht, dass wir dann auch bei null Treibhausgasemissionen sind. Werden jedoch wie hier an zahlreichen Stellen vorgeschlagen, die erneuerbaren Energien grundsätzlich mit Emissionsfaktor null angerechnet, dann ergeben sich folgende Probleme:

1. Es gibt keinen Anreiz, besonders emissionsarme erneuerbare Energie zu produzieren und einzusetzen.
2. Die Transformation läuft langsamer, als wenn nur die tatsächliche Emissionsminderung angerechnet würde.
3. Die inländische Produktion erneuerbarer Energien wird so gegenüber Importen oft benachteiligt.

Selbst wenn im Einzelfall eine Anrechnung mit null kompatibel mit dem Schweizer Treibhausgasinventar ist, gibt es die falschen Anreize und Signale. Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die Instrumente an einer raschen und sinnvollen Transformation auszurichten und gleichzeitig das Schweizerische Treibhausgasinventar nach den international vereinbarten Regeln zu erstellen. (siehe nicht abschliessende Hinweise im chronologischen Kommentar)

Artikel ohne Erwähnung

Mit Artikeln ohne Änderungsanträge sind wir grundsätzlich einverstanden.

Fehlende Artikel

Räumliche Energieplanung

Es macht keinen Sinn tiefe Geothermie inkl. Wärmenutzung, Instrumente zur Absicherung von Fernwärmenetzen und grosse Heizungsersatzprogramme gemäss KIG zu fördern, wenn Gemeinden weiterhin keine Energieplanung haben oder solche, welche nicht kompatibel sind mit Netto-Null-Emissionen bis 2050. Es ist offensichtlich, dass nicht alle Kantone dies genügend priorisieren. Das Parlament wollte diesen Missstand mit finanziellen Anreizen beheben und gerade weil es sich um eine zeitlich begrenzte Förderung handelt, macht sie viel Sinn. Um die Förderkosten zu begrenzen, sollten alle anderen Förderungen davon abhängig gemacht werden, dass eine Gemeinde eine Netto-Null-kompatible Energieplanung hat. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden, falls die Fördergelder tatsächlich nicht ausreichen, um diese Energierichtpläne finanziell zu unterstützen. Eine finanzielle Unterstützung hätte den Vorteil, dass gleichzeitig die Mindestqualität festgelegt werden könnte.

Realverbrauchskorrekturen bei Neuwagenflotten (Umsetzung Art. 10. Abs. 5 CO2G)

Art. 10 Absatz 5 des CO2G sieht vor, dass die Neuwagenflottenziele korrigiert werden, wenn die Abweichung zwischen der Messmethode vom realen Verbrauch auf der Strasse zunimmt. Dem ist Rechnung zu tragen, indem für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten Neuwagen die OBFCM-Verbrauchsdaten (on board fuel consumption monitoring) zu Grunde zu legen sind. Damit wird auch die Schweiz-spezifische Ausgangslage wie z.B. die Schweizer Topographie bei der Neuwagenflottenzielregelung berücksichtigt. Die EU nutzt bereits seit 2022 modellspezifische OBFCM-Daten. Der grösste Treiber der zunehmenden Abweichung zwischen der veralteten Messmethode und dem neu dokumentierten Realverbrauch sind plug-in-Hybrid-Modelle. Solange

nicht für alle plug-in-Hybrid-Modelle OBFCM-Daten verfügbar sein sollten, sind für diese im Sinne von Art. 10 Abs. 5 CO2G für PKWs ein Korrekturfaktor von 3 einzuführen. Gemäss einer EU-Studie vom März 2024 stossen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Durchschnitt 3.5 mal mehr CO₂ aus als deklariert ([First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - European Commission \(europa.eu\)](#)). Zu einem ähnlichen Schluss kam dieses Jahr auch die ICCT ([ICCT 2024](#)). Weil neue Modelle auf dem Papier immer weniger CO₂ ausstossen (z.B. VW Golf PHEV : 7 gCO₂/km), werden die Importeure voraussichtlich die Flottenzielvorgaben sanktionsfrei erreichen, ohne den Verkauf von rein elektrischen Fahrzeugen steigern zu müssen. Eine Stagnation der reinen Elektrofahrzeuge ist nicht vereinbar mit der Absicht des Gesetzgebers, zumal im Strassenverkehr die Sektorziele bisher nie erreicht wurden und eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik beschlossen wurde.

Chronologische Kommentare

Art 3. Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies offensichtlich nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potentiale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf CCS beginnen müssen. Alternativ könnte der EHS-Sektor oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausweisen und somit den Industriesektor zerteilen.

Statt den Gemischtwarenladen «Übrige» unnötig breit zu machen, sollte auch der Sektor Landwirtschaft explizit genannt werden.

Ebenfalls soll bisheriger Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art.4b Grundsatz

Nach diesem Gesetz ist es zwingend nötig, dass internationale Bescheinigungen eine corresponding adjustment haben. Gemäss Artikel 6, Absatz 4 und den Umsetzungsregeln von COP26 und 27 ist dies dann der Fall, wenn es sich um «authorized A6.4ER» handelt. Damit also die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlandes bewirken, braucht es diesen Zusatz.

Änderungsantrag

*Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung oder mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absätze 2 oder **autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.***

Art 5 Anforderungen

Abs. 1

Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, dürfen die Erlöse aus den internationalen Bescheinigungen (ITMOs) nicht wieder vollständig nach Europa zurückfliessen, sondern müssen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Die bisher veröffentlichten Programmbeschreibungen schätzen jeweils die Anzahl neu geschaffener Jobs vor Ort als Co-Benefit ein - dies sagt aber nicht viel darüber aus, wie viele Jobs oder Wertschöpfung vor Ort mit dem Programm *möglich wären*. Nicht alle Programmeigner sind im Partnerstaat ansässig, es gibt darunter auch europäische oder amerikanische Unternehmen, die kein eigenes Interesse daran haben, Wertschöpfung in den Partnerstaat zu verlagern. Daher braucht es die Vorgabe im Abs. 1 Bst. b Ziff. 6 (neu) als Anreiz. Zur Erfüllung der Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen.

Kompensationsprogramme im Ausland resultieren in der Regel für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Beispielsweise im bereits genehmigten Kochofen-Programm in Ghana profitieren die Bürgerinnen und Bürger vor Ort, die einen effizienteren Kochofen benutzen und so weniger Holz oder Holzkohle verbrennen, von einem pauschalen Rabatt auf den Kauf des Ofens und geben gleichzeitig ihr Recht ab, selber damit CO₂-Zertifikate zu generieren und zu verkaufen. Da von der Bevölkerung vor Ort nicht erwartet werden kann, dass diese vertiefte Kenntnisse der Kompensationsmärkte hat, kennen die involvierten Menschen den monetären Wert der Zertifikate nicht und damit auch nicht den Wert des Rechts, das sie abgeben. Sie können nicht selber einschätzen, ob der gewährte Rabatt ein angemessener Gegenwert dieses Rechts ist. Am sinnvollsten ist daher, wenn auf Programmebene sichergestellt wird, dass die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird. Wie dies sichergestellt wird, z.B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds, ist dem Programmdesign überlassen.

Gemäss dem [Gold Standard-Bericht](#) “Additionality under Article 6.2 of the Paris Agreement” (2022), der vom BAFU unterstützt wurde, gehört zum Kriterium der Zusätzlichkeit neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit auch, dass die Emissionsreduktionen nicht ein Resultat von Policy des Partnerstaats sind: “It is necessary to assess and determine both that emission reductions would not be achieved as a result of policies and measures in the host country, and that they would not be achieved without the financial incentive created by carbon finance.” Diese Bedingung fehlt bisher in der Verordnung.

Änderungsantrag

1 Für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im Inland und Ausland werden nationale oder internationale Bescheinigungen (Bescheinigungen) ausgestellt, wenn:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

6. (neu) im Ausland zur Wertschöpfung im Partnerstaat beiträgt, indem die Erlöse aus den Bescheinigungen mehrheitlich im Partnerstaat eingesetzt werden,

7. (neu) im Ausland die daraus resultierenden Gewinne (Erlöse abzüglich Kosten) zu einem angemessenen Anteil mit involvierten oder betroffenen Bevölkerungsgruppen im Partnerstaat teilt oder zugunsten dieser Bevölkerungsgruppen in einen gemeinnützigen Fonds einzahlt.

c. die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen:

5. (neu) im Ausland nicht bereits durch bestehende oder geplante Politikmassnahmen des Partnerstaats entstehen

Abs. 2

CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen verbleiben rund 1000 Jahre in der Atmosphäre. Deshalb muss eine nicht permanente Senke zumindest eine Bindung für 1000 Jahre sicherstellen, um eine Tonne fossiles CO₂ ausgleichen zu können.

Änderungsantrag

2 Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 und nach Anhang 19 die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens 1000 Jahre nach Wirkungsbeginn sichergestellt ist und nachvollziehbar dargelegt wird.....

Art.5a Programme

Die Auslegung und Tragweite der Formulierung «Technologietyp» in den Erläuterungen ist für uns nicht verständlich und es bleibt unklar ob damit zB versch. Methodologien gemeint sind. Der Ausschluss der Kombination versch. Technologieformen (zB Elektromotoren in Kombination mit PV Produktion, oder Kombination von Methanemissionsreduktion mit Düngemittelsubstitution) erschwert die Anwendung systemischer Ansätze und verunmöglicht einen grossen Anteil unseres Projektportfolios. Die Begründung des Mehraufwand für Projektentwicklung und – monitoring ist für uns nicht zutreffend.

Schon heute werden unterschiedliche Technologien zusammen gefördert, z.B. E- und H-Busse, welche zu keinem Mehraufwand führen. Zukünftig dürften diese nicht mehr in einem Programm sein. Indem statt «Technologien» «Technologiebereiche» verwendet wird, kann verhindert werden, dass ein Mehraufwand entsteht durch komplett unterschiedliche Wirtschaftlichkeit/Zusätzlichkeit/Berechnung der Emissionsverminderungen und sehr ähnliche Technologien können wie bisher weiter gefördert werden können.

Änderungsantrag

Abs. 1

Projekte können zu einem Programm zusammengefasst werden, wenn:

b. in der Programmbeschreibung eine Technologie festgelegt wird und alle Projekte diese Technologie einsetzen.

Ausnahmen können für Programme gewährt werden, welche ein gemeinsames standardisiertes Referenzszenario verwenden;

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind und die Anforderungen aus Art. 5 erfüllen, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral.

Wir begrüssen ausdrücklich die Ergänzung in Abs. 2 Bst. n Ziff. 3. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur

Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

Kohärent mit dem Änderungsantrag in Art. 5 Abs. 1 soll in der Programmbeschreibung der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort

Art. 7 Gesuch um die Beurteilung der Eignung eines Projektes oder Programms für das Ausstellen von Bescheinigungen

Da das BAFU für die Beurteilung der Eignung von internationalen Bescheinigungen verantwortlich ist, müssen dem Gesuch alle für die Beurteilung relevanten Dokumente beiliegen. Insbesondere zur Beurteilung der Additionalität des Programms (Anforderung gemäss Art. 5 Bst. b Ziff. 1) ist der Kaufvertrag der internationalen Bescheinigungen ein wichtiges Element, unter anderem da dort der Preis pro Tonne CO₂-Reduktion festgelegt und damit die erwarteten Erlöse berechnet werden.

Änderungsantrag

2 Bei Projekten oder Programmen im Ausland umfasst das Gesuch zusätzlich den Entscheid über die Eignung des Projektes oder Programmes durch den Partnerstaat sowie eine Kopie des Kaufvertrags der Bescheinigungen (Mitigation Outcome Purchase Agreement).

Art 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Art 14a

Wenn ein Umweltkennzeichnungssystem die klimawirksamen Nicht-CO₂-Emissionen nicht einschliesst, dann ist das Instrument nicht zu berücksichtigen, da gemäss Gesetzestext die Klimawirkung und nicht nur die CO₂-Emissionen zu berücksichtigen sind. Wir bitten den BR deshalb, ausschliesslich Rechner aufzulisten, welche die gesamte Klimawirkung berechnen. Die Angabe der Emissionen in der Werbung und auf Offerten hat zum Ziel, Transparenz herzustellen und den Kunden Informationen zu liefern, um Vergleiche anzustellen. Würden die Informationen wie nun im erläuternden Bericht erwähnt sich massiv unterscheiden (Angabe gemäss Umweltkennzeichnungssystem ohne Nicht-CO₂-Emissionen und damit mit drei mal tieferen Werten als Angaben mit Emissionsrechner) wäre die Vergleichbarkeit offensichtlich nicht gegeben. Der vorgeschlagene Hinweis, dass bei einer Angabe mit Umweltkennzeichnung die Nicht-CO₂-Emissionen vernachlässigt sind, erlaubt den Konsumenten keine informierte Entscheide zu treffen, ist doch den wenigsten die Grössenordnung der Nicht-CO₂-Emissionen bekannt.

Die Treibhausgasemissionsangaben sind pro Buchungsklasse explizit aufzuführen. In der ersten Klasse sind die Sessel/Liegen, das mitgeführte Essen und Getränke, das Porzellan wesentlich schwerer, der beanspruchte grössere Raum und die tiefere Auslastung bedingt mehr Anteil am Flugzeugtara. Deshalb liegen für First Class die Emissionen pro Flug um Faktoren über jenen der Economy Class (siehe auch den Bleiskandal der Swiss).

Im Begleittext wird von einer Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen von global als ein- bis dreifache des CO₂ alleine geschrieben. Falls der Durchschnitt gemeint ist, wäre es jedoch das Dreifache. Für Einzelflüge ist es das ein- bis mindestens 10-fache.

Änderungsantrag

4 Weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre verursacht werden, sind ebenfalls zu berücksichtigen. ~~wenn ein Emissionsrechner verwendet wird.~~

~~5 Wer ein Umweltkennzeichnungssystem verwendet, welches die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt, muss dies auf den Verkaufsinseraten ausweisen.~~

5 Die Treibhauswirkung pro Buchungsklasse ist auszuweisen.

Art 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Wir begrüssen es sehr, dass das GWR aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische statt thermische Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miterfasst wird. Mehr Klarheit in der Verordnung kann die Qualität des GWR verbessern.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 17a und 17b sind so zu überarbeiten, dass die eine Realverbrauchskorrektur gemäss Art 10 Abs 5 CO2G auf der Grundlage von MBFCM-Daten erfolgt (siehe Kapitel Fehlende Artikel S.3 dieses Dokumentes).

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Wir unterstützen, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichten Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Die Praxis ist so zu ändern, dass nur noch jene Ökoinnovationen berücksichtigt werden, die nachweislich innovativen Charakter haben. Als angebliche Ökoinnovationen sind bisher vor allem als angeblich besonderer Verdienst angerechnet worden, was längst dem Stand der Technik entspricht. Beispielsweise LED-Lampen an Fahrzeugen.

Art 26b Verwendung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Eine zurückhaltende Anrechnung dieser Schweizer Sonderregelung unterstützen wir, da erneuerbare synthetische Treibstoffe insbesondere für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen müssen. Können sich Treibstoff- und Fahrzeugimporteure nicht einigen oder ist die exklusive Anrechnung an eine Neuwagenflotte nicht gewährleistet, ist es richtig, dass keine erneuerbaren synthetischen Treibstoffe angerechnet werden können. Die Zuordnung der Treibstoffe an eine Flotte muss einmalig für die gesamte Lebensfahrleistung erfolgen (Eine periodische Abrechnung würde voraussetzen, dass eine gesetzliche Grundlage geschaffen würde, um entsprechende Fahrzeuge aus dem Verkehr zu setzen, wenn die Anrechnung nicht erneuert wird.)

Art 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüssen wir sehr, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordern wir auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Für den Verzicht auf diese Erleichterungen insbesondere bei Personenwagen sprechen folgende Gründe:

- Das System hat sich offensichtlich nicht bewährt, denn es schafft CO₂-steigernde Fehlanreize. Die EU dieses System deshalb für die Zeit ab 2031 bereits wieder abgeschafft. Ein hoher Elektroautoanteil spiegelt sich in einem tiefen Flottendurchschnitt bereits nieder. Eine Doppelanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion ist systemfremd (sowohl bei Treibstoff- als auch bei Fahrzeugimporten gilt

der Grundsatz dass Mehrfachanrechnungen innerhalb desselben Instrumentes oder bei mehreren Instrumenten nicht gestattet sind)

- In der Schweiz sind bereits Erleichterungen vorhanden, die über die EU-Regelung hinausgehen (Möglichkeit zum Zusammenschluss zu Emissionsgemeinschaften, Erleichterungen für Fahrzeuge mit gasförmigem Antrieb). Mit der Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wird die Schweiz mit dem neuen CO2G eine weitere in der EU nicht bekannte Erleichterung einführen
- Eine ähnliche Mehrfachanrechnung emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) war gemäss den Evaluationsberichten von BFE und Eidgenössischer Finanzkontrolle mitverantwortlich, dass durchschnittlichen CO2-Emissionen der PKW-Neuwagen weniger stark reduziert wurden als in der EU. Durch realitätsfremde Werte für Plug-in-Hybriden hat seit Jahren faktisch bereits eine überaus grosszügiger ungerechtfertigte Erleichterung für jene Flotten stattgefunden, die traditionell einen grossen Anteil von Fahrzeugen mit Elektromotor importieren.
- Der Gesetzgeber hat bisher immer die Flottenzielwerte der EU übernommen und so zum Ausdruck gebracht, dass die Emissionen auf das Niveau der EU sinken sollen. Die Erfahrung seit 2012 zeigt, dass das mit den identischen Vorgaben wie in der EU nicht möglich ist. Um die durchschnittlichen Neuwagenemissionen auf das EU-Niveau abzusenken, ist deshalb auf kontraproduktive Erleichterungen zu verzichten. Der Gesetzgeber hat bei allfälligen Erleichterungen bewusst eine Kann-Formulierung gewählt. Eine Mehrheit des Nationalrates hat mit der Forderung nach jährlichen Zwischenzielen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass auch in der EU nicht vorgesehene Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Flottendurchschnitte auf EU-Niveau zu senken.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30% im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengere Ziel entschieden hat (-45% im Jahr 2030, siehe [EU-Richtlinie 2024/1610](#)). Das europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO2-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefem Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für das Inverkehrsetzen von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie nirgendwo sonst in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten besonders dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO2-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Schweizspezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr - also Kurier- oder Expressdienst transportiert werden - in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

ganzen Artikel streichen

Art. 29 Sanktionsbeträge

Trotz gleichen Flottenzielen wie in der EU können gemäss der Erfahrung der letzten 12 Jahre in der Schweiz die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Personenwagen nicht auf das europäische Niveau gesenkt werden. Neben den leicht unterschiedlichen individuellen Zielvorgaben aufgrund von Unterschieden in den Parametern wie z.B. Leergewicht liegt das daran, dass die gleiche Sanktionshöhe wegen der in der Schweiz höheren Kaufkraft nicht im gleichen Ausmass wirkt. Weil die Reduktion der Neuwagenflottenemissionen von PKW für eine Netto-Null-kompatible Klimapolitik im Verkehrsbereich bisher bei weitem nicht ausreichend ist, ist es nötig, dass dieser Handlungsspielraum in der Verordnung genutzt wird. Deshalb ist die gesetzliche Obergrenze von Fr.152.- pro g CO₂/km (siehe Art. 13 Abs. 1 Bst a CO₂G) auszureizen (siehe auch Bemerkung Anhang 5 Ziff. 3 Bst f)..

Änderungsantrag

1 Das UVEK legt die Beiträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es stützt sich dabei auf folgende in der Europäischen Union geltenden Beträge und berücksichtigt bei Personenwagen die Schweizer Kaufkraft,

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Arithmetisch zu runden ist üblicher als das systematische Abrunden, was ein unnötiges Entgegenkommen an die Importeure darstellt. Weil die Abweichung von den realen Emissionen auf der Strasse zunimmt, werden die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten zu Lasten des Klimaschutzes und der gesetzlichen Vorgabe ohnehin systematisch unterschätzt.

Änderungsantrag

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt arithmetisch gerundet:

Art 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Es bleibt unklar, weshalb der Absenkpfad des EU-ETS 1 von -4.4% pro Jahr hier als Mindestziel unterschritten werden soll. Dies umso mehr, als dass das EU-ETS 2 für den Sektor Brennstoffe eine Reduktion von sogar -5.5% pro Jahr vorsieht. KVA und Zement emittieren rund 5.7 Mio.t und die Branchenvereinbarung mit den KVA sieht lediglich eine Emissionsreduktion von 0.1 Mio.t vor. Es ist deshalb klar, dass gemäss Langfrist-Klimaplan der Schweiz und den daraus abgeleiteten KIG-Zielen die verbleibenden Industrieemittenten (jene die kein CCS anwenden werden) nicht weniger sondern eher mehr als die -4.4% beitragen müssen¹, womit dies einen nachvollziehbaren Minimalwert darstellt.

Änderungsantrag

1 Mit der Verminderungsverpflichtung verpflichtet sich der Betreiber:

a. eine Steigerung seiner Treibhausgas-effizienz zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, die jedoch jährlich mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung beträgt (Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel); oder

b. eine Gesamtwirkung seiner Massnahmen zu erreichen, mit der er sein aus der Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG abgeleitetes Massnahmenziel einhält, mindestens aber eine Gesamtwirkung, die einer jährlichen Treibhausgasverminderung von mindestens 4,4 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).

...

¹ Der Industriesektor muss gemäss KIG die Emissionen bis 2040 um 50% reduzieren. Würden Zement und KVA erst nach 2040 auf CCS umsteigen, wie dies im Langfristklimaplan angenommen wird, dann müssen alle anderen Unternehmen bis 2040 plus minus null Emissionen erreichen. Also von heute -28% auf -100% in 16 Jahren, was 4.5% pro Jahr entspricht.

Art 72 Monitoringbericht

Die EU, aber auch ICAO via CORSIA stellen zunehmend Daten zur Verfügung über die Treibhausgasemissionen von erneuerbaren Energien. Würden wie vorgeschlagen diese per Definition mit null eingesetzt, dann verursacht diese eine Reihe von unerwünschten Anreizen:

1. Es werden nicht die Erneuerbaren Energien mit den tiefsten vorgelagerten Emissionen, sondern die billigsten gekauft
2. Erneuerbare Energie werden gegenüber Effizienzmassnahmen, welche eine vollständige Emissionsreduktion erlauben, bevorteilt
3. Es bleibt unklar, ob im Scope 3 diese vorgelagerten Emissionen mitberücksichtigt (und minimiert) werden müssen.

Wir wünschen uns deshalb über alle Instrumente (inkl. Kompensationspflicht Treibstoffimporteure, Beimischpflicht Flug) eine kohärente und ehrliche Lösung.

Änderungsantrag

3 Beinhaltet eine Massnahme die Verwendung von erneuerbaren Brennstoffen, so muss der Betreiber nachweisen, dass ihm im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe Herkunftsnachweise nach Artikel 4b der Energieverordnung vom 1. November 2017 (EnV) zugewiesen wurden. Kann der Nachweis erbracht werden, so beträgt der Emissionsfaktor für diese Brennstoffe **den tatsächlichen Treibhausgasemissionen null**.

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Die Spezifikationen in der Verordnung zu den Dekarbonisierungsplänen erscheinen uns in dieser Form wenig praktikabel. Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden um einschätzen zu können, ob ein Dekarbonisierungsplan realistisch und ambitiös ist. Wir empfehlen die Verordnung und Umsetzungsrichtlinien dahingehend anzupassen.

Der hier ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrrechtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu (Achtung, wir teilen diese Modellierungsannahme nicht und erklären hier lediglich, was der Langfrist-Klimaplan macht). Alle anderen 500'000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

...

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des Langfrist-Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen nach Artikel 3 KIG und an den Richtwerten nach Artikel 4 KIG orientieren.

...

Art 89 Kompensationssatz

Offenbar hat man die Branche nicht nur angehört, sondern liess sich den Verordnungstext diktieren. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nur wenn man den Inlandanteil der Kompensation auf 20% erhöht, das Inlandziel gemäss Art.2 überhaupt erreichbar ist. Die Massnahmenbuchhaltung der Verwaltung zu Handen der Kommissionen hatte gezeigt, dass die schliesslich verabschiedeten Massnahmen eine Reduktion um 34% nicht ermöglichen. Der vorliegende Bericht enthält keine andere Grundlage. Das Instrument der Dekarbonisierungspläne macht primär dann Sinn, wenn Fördergelder für die vorzeitige Umsetzung von möglichen aber nicht kostentragenden Massnahmen vorhanden sind. Mit dem KIG gibt es diese für neuartige Lösungen. Mit dem Inlandprogramm von KliK können knapp unwirtschaftliche Massnahmen in der Umsetzung vorangetrieben werden. Zu beachten ist auch, dass KliK erhebliche Reserven an alten Inlandsbescheinigungen angehäuft hat, die eingesetzt werden können.

2023 betragen die Emissionen kompensationspflichtiger Treibstoffe rund 14.5 Mio.t. Falls im Durchschnitt von 2025 bis 2030 bei den Neuzulassungen 35% der Fahrzeuge BEV sind, erreichen diese jährlich eine Abnahme der CO2 Emissionen von rund zwei Prozent (35% Emissionsreduktion bei Neuzulassungen wenn Neuzulassungen 1/15 des Bestandes ersetzen). Somit lassen sich die kumulierten Emissionen von 2025 bis 2030 auf rund 80 Mio.t CO2 grob abschätzen.

Die Schweiz muss gemäss geplanter Klimapolitik 40 bis 50 Mio.t CO2eq der Emissionen von 2021 bis 2030 im Ausland reduzieren (siehe Botschaft CO2-Gesetz, Kommissionsberichte). Die in der Verordnung vorgesehene Kompensationspflicht würde total knapp 30 Mio.t ergeben, wovon 10 Mio.t im Inland wären. Also nur 20 Mio.t der Auslandskompensation käme von KliK. Der Bund müsste 20 bis 30 Mio. zusätzlich irgendwie beschaffen und aus allgemeinen Steuermitteln bezahlen.

Unser Vorschlag führt zu einem Kompensationsvolumen über die sechs Jahre 2025-2030 von rund 53 Mio.t, wovon knapp 16 Mio.t im Inland reduziert werden, was den Auslandskompensationsbedarf weiter mindert. Mit diesem Vorschlag ist es somit denkbar, dass der Bund keine zusätzlichen Auslandsprojekte aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren muss. Das gesetzliche Maximum wird dabei nur im Jahr 2030 erreicht. Da weder die Kosten für das Inlandprogramm noch jenes für die Auslandskompensation bekannt sind und das Gesetz lediglich den Treibstoffaufschlag festlegt, welcher an die Konsumenten weitergegeben werden darf, dürfen Kostenüberlegungen zum aktuellen Zeitpunkt keine Rolle spielen. Der Kompensationssatz kann z.B. nach drei Jahren überprüft werden bzgl. den verfügbaren Kompensationsprojekten und deren Kosten.

Änderungsantrag

2 Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens ~~20~~ 20 Prozent.

3 Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: ~~35~~ 25 Prozent;*
- b. für das Jahr 2026: ~~50~~ 30 Prozent;*
- c. für das Jahr 2027: ~~65~~ 35 Prozent;*
- d. für das Jahr 2028: ~~80~~ 40 Prozent;*
- e. für das Jahr 2029: ~~85~~ 45 Prozent;*
- f. für das Jahr 2030: ~~90~~ 50 Prozent.*

Art. 91 Erfüllung der Kompensationspflicht

In den Erläuterungen wird hervorgehoben, dass die Schweizer Verpflichtung, ihre Emissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren, ein "single year target" ist. Daher müssen genau in diesem Jahr genügend Reduktionen erfolgen. Es macht aber keinen Sinn, für das Jahr 2030 nur die Kompensationsleistungen im Inland einzufordern, da die Schweiz für dieses Ziel explizit auf Auslandskompensationen setzt.

Die Branche war in der Vergangenheit stets erfolgreich im Aushandeln minimaler Ziele und konnte so erhebliche Reserven an Bescheinigungen anhäufen, welche automatisch die effektive Ambition der Folgeperiode schwächen. Wir fordern deshalb, dass dies zumindest für Inlandsreduktionen mit dieser Ordnungsrevision vorzeitig geklärt und ausgeschlossen wird.

Änderungsantrag

*Abs. 2 Für die Erfüllung der Kompensationspflicht **im Inland** des Jahres 2030 werden ausschliesslich Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung angerechnet, die im Jahr 2030 erzielt wurden. Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistung, die von 2021 bis 2030 erzielt wurden, müssen vollumfänglich an die Ziele vor 2030 angerechnet werden und verlieren deren Wert nach 2030.*

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren, synthetischen Flugtreibstoffen

Art. 92a örtlicher Geltungsbereich

Dem erläuternden Bericht entnehmen wir, dass die vom Parlament gewählte Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU der Bilateralen I "eine zeitnahe Harmonisierung" der Vorgaben ermöglicht. Entsprechend erwarten wir, dass diese Regelung per Anfang 2025 gilt, wie das auch bei der Regelung über den Gesetzesweg der Fall war, den der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hat. Könnte der Beginn per Anfang 2025 nicht anderweitig sichergestellt werden, wäre eine rückwirkende Inkraftsetzung ebenso angezeigt wie sie das beim CO₂-Gesetz und der CO₂-Verordnung ist. Im erläuternden Bericht ist schliesslich festgehalten, dass die Schweiz kein Interesse an Regulierungsdifferenzen hat (siehe Erläuterung zu IV Inkraftsetzungsbestimmungen).

Um eine Umgehung und damit Umwegverkehr zu vermeiden, soll die Beimischung (allenfalls mit einer Übergangsfrist) für alle Flughäfen mit Linien- und Charterangeboten gelten also allermindestens auch für Bern-Belp, St.Gallen-Altenrhein, Sion und Lugano. Um den Aufwand für diese Flughäfen zu reduzieren, soll book and claim vorangetrieben werden. Dem erläuternden Bericht interpretieren wir dahingehend, dass die Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel- Mülhausen vom französischen Recht erfasst sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Auflistung um Abflüge nach Schweizer Recht ab Basel-Mülhausen zu ergänzen.

Für die Zeit ab 2031 ist eine Neubeurteilung zwingend, ob die Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen weitergeführt werden soll. Um die Klimaziele zu erreichen, wird die Schweiz aufgrund der rekordvielen Flüge pro Kopf besonders gefordert sein. Aus klimapolitischen und wertschöpfungsmotiven ist es im Interesse der Schweiz höhere Beimischungsanteile zu erlassen - insbesondere falls in Europa weiterhin keine materielle Harmonisierung der Beimischungsquoten stattfindet (in Deutschland gilt Beimischungsvorgabe, die deutlich über die EU-Vorgabe hinausgeht).

Änderungsantrag

*Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt für **planmässigen Gelegenheitsverkehr ab einem Flugplatz in der Schweiz**.*

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es erschliesst sich uns nicht, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffen verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine chemische Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sei.

Änderungsantrag

Artikel streichen

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundem erneuerbarem Gas

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Gemäss aktuellen Richtlinien der EU dürfte diese Möglichkeit für Nicht-EU-Länder gelten, welche zumindest theoretisch am gleichen Gasnetz hängen. Ob diese Doppelanrechnung geschieht oder nicht, liegt im Wesentlichen auch daran, ob das entsprechende Partnerland ein NDC eingereicht hat, das Mehrjahresziele eingereicht hat, alle Treibhausgase und möglichst auch alle relevanten Sektoren einbezieht und sich bzgl. Ambition zudem an den Zielen des Pariser Klimaabkommens orientiert. Wäre dies nicht erfüllt, bleibt die Übertragung klimapolitisch wertlos und könnte somit in der Schweiz nicht geltend gemacht werden.

Da die Schweiz viele verschiedene Marktmechanismen nutzen will, hat sie auch einen guten Hebel, um die Klimapolitik anderer Länder zu beeinflussen. Dies soll sie deshalb aktiv verfolgen, weshalb wir eine Ergänzung beantragen.

Änderungsantrag

2 Für die Übertragung der Emissionsverminderung muss das Lieferland für das betreffende Jahr und den betreffenden Sektor ein Klimaziel im NDC definiert haben und alle Treibhausgase berücksichtigen. Das NDC erfüllt dabei das im Pariser Klimaabkommen vorgesehene Ambitionsniveau.

23 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsverminderungen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen durch.

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Wie bereits einleitend vermerkt, möchten wir eine vollständige Umsetzung von Art 34a CO2G. Deshalb sehen wir die Einschränkung auf Biomethan als unerwünscht. Eine technologieoffene Förderung erscheint uns hier als sinnvoller. Wenn es aus wirtschaftlichen Gründen nur Biomethananlagen sind, die effektiv gefördert werden, dann entscheidet das der Markt.

Die Produktion erneuerbarer Gase verursacht zwar Investitionskosten. Aber oftmals sind die Betriebskosten entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Und die Wirtschaftlichkeit ist entscheidend, ob die nötigen Investitionsmittel beschafft werden können. Diese nur auf Investitionen fokussierte Förderung riskiert Investitionsruinen zu schaffen.

Wir schlagen deshalb vor, dass Auktionen durchgeführt werden, die im Sinne von gleitenden Marktprämien oder CO₂-Differenzverträge (CCfD) das eingespeiste Gas fördern. Falls kleine Anlagen speziell gefördert werden sollen, dann kann die Auktion nach Einspeisemenge differenziert erfolgen. Die Referenz soll dabei nicht der Erdgaspreis sein, sondern die erhöhte Zahlungsbereitschaft aufgrund der erneuerbaren Qualität.

Die Obergrenze von 2.8 Mio. Fr erscheint so oder so willkürlich und unnötig, da mit 45 Mio. Fr jährlich für alle Fördertatbestände die Mittel ohnehin flexibel zugeteilt werden müssen.

Änderungsantrag

Art 113c und 113d sollen grundsätzlich überarbeitet werden.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art 37b CO2G sagt, dass die Erlöse verwendet werden sollen, um folgendes zu finanzieren:

a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können

Der vorgeschlagene Verordnungstext fokussiert nun einseitig auf Schäden in der Schweiz, obschon einerseits die bisherigen Emissionen der Schweiz primär im Ausland Schäden verursachen und andererseits der Beitrag der Schweiz an der internationalen Klimafinanzierung bereits bisher zu tief liegt und nun an der COP29 das gemeinsame Ziel nach oben angepasst werden soll. Es wird daher in den nächsten Jahren einen grossen Finanzierungsbedarf für den internationalen Bereich geben.

Es ist deshalb klar, dass diese Erträge für Anpassungsmassnahmen im In- und Ausland eingesetzt werden müssen.

Änderungsantrag

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

1 Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten, ~~und die~~ den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates ~~oder den Grundsätzen der internationalen Anpassungsfinanzierung des Bundes~~ entsprechen.

2 Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

a. Beeinträchtigungen der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung;

b. Personen- und Sachschäden durch die Folgen von auftauendem Permafrost und schmelzenden Gletschern;

c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabfluss;

d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden;

e. Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung.

3 Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ~~in der Schweiz~~ ist beim BAFU einzureichen.

4(neu) Mindestens die Hälfte der Gelder für Anpassungsmassnahmen werden international eingesetzt und durch das Koordinationsgremium von DEZA, BAFU und SECO (PLAFICO) zugeteilt.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Gewisse EHS-Unternehmen haben nur eine grosse Emissionsquelle, welche sie zur EHS-Teilnahme verpflichtet. Wird diese Quelle dekarbonisiert oder mit CCS nachgerüstet, fällt das Unternehmen aus der EHS-Pflicht. Deshalb schlagen wir nachfolgende Präzisierung vor, damit die Unternehmen einen Anreiz haben, tatsächlich eine weitgehende Reduktion anzustreben.

Änderungsantrag

1 Finanzhilfen werden für Massnahmen in Anlagen ausgerichtet, wenn:

...

b. die Betreiber der Anlagen ~~zum Zeitpunkt vor der Massnahmenumsetzung~~ zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind und keine Ausnahmen von dieser Pflicht nach Artikel 41 beantragt haben.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Obschon es sich bei der Förderung der Produktion von Flugtreibstoffen um eine Querfinanzierung der Beimischverpflichtung handelt, unterstützen wir dies temporär in dieser Frühphase. Allerdings ist die Fördereffizienz bei den Nicht-CO2-Emissionen sicherlich massiv höher, da es hier leider bisher weder nationale noch internationale Anreize und Regeln gibt. Deshalb ist die Ergänzung wichtig und

Ausschreibungen sollten diesen Bereich besonders hervorheben, da er ja heute mindestens 2/3 der Gesamtklimawirkung ausmacht.

Änderungsantrag

1 Zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr können Beiträge aus den zweckgebundenen Mitteln für Massnahmen im In- und Ausland nach Artikel 28g Absatz 8, Artikel 37a Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes sowie Artikel 103b Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948/31 ausgerichtet werden. Dazu zählen insbesondere:

- a. die Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen;*
- abis(neu) die Entwicklung von Technologien und Verfahren zur Reduktion der Nicht-CO₂-Klimawirkung*
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen; oder*
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Effizienz des Flugbetriebs zur Minimierung von CO₂ und Nicht-CO₂-Klimawirkung.*

....

Art. 127i Förderstrategie

Die Fördertatbestände und Priorisierung von Projekten sind durch Art. 127h Abs. 1 Bst. a-c und Art. 127k ausreichend umschrieben. Das BAZL soll die Berücksichtigung der Projekte mittels Schwerpunktfestlegung nicht zusätzlich einschränken bevor es Kenntnis von allen eingereichten Projekte hat, weil innovative neue Technologien oder die Reaktion auf neue Erkenntnisse der Klimaschädlichkeit von z.B. Nicht-CO₂-Emissionen in eine mehrjährige "Wartephase" schicken würde. Auch bei anderen Krediten nach dieser Verordnung ist die Mittelvergabe keine solchen "Strategievorgaben" eingeschränkt, die im Gegensatz zu den klaren in der Verordnung festgehaltenen Kriterien auch nicht demokratisch legitimiert sind.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 127j Bürgschaft

Bei den Bürgschaften ist womöglich ein Fehler passiert. Die Bürgschaft soll ja dazu führen, dass die Kreditwürdigkeit steigt und bezahlbare Fremdkapitalkonditionen möglich werden. Deshalb ist nicht die Kredit- sondern die Bürgschaftswürdigkeit relevant.

Änderungsantrag

1 Mit den Beiträgen nach Artikel 127h Absatz 1 kann der Bund Darlehen für Technologien, Anlagen und Verfahren verbürgen, wenn:

- a. die Marktchancen der Technologien, Anlagen und Verfahren gegeben sind;*
- b. die Darlehensnehmerin ihre ~~Kredit~~Bürgschaftswürdigkeit glaubhaft darlegen kann; und*
- c. die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigt.*

...

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Um den innovativen Charakter der Projekte zu erhalten, ist es nötig auch Projekte zu finanzieren, die sich die Schweiz (noch nicht) anrechnen kann (z.B. Massnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Emissionen).

Für Projekte, welche die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt im engen umweltrechtlichen Sinn betreffen, ist eine Spezialfinanzierung Luftverkehr vorhanden. Bei dieser Massnahme im CO₂-Gesetz soll die Wirkung auf das Klima das nötige Gewicht erhalten. Sollten die für die Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, ist gemäss Verfassung der Mineralölsteuerzuschlag auf den Flugverkehr zu erhöhen.

Änderungsantrag:

2 Zusätzlich sind für die Zusicherung und Höhe der Beiträge insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

...

10. Kapitel Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit

Art 128 Förderung

Es ist sehr relevant für künftige Fach- und Führungskräfte, dass Klimaschutz bereits während der Schulzeit aufgenommen und entsprechende Kompetenzen erworben werden können. Klimaschutz ist erst partiell in den Lehrplänen enthalten. Ausserschulische Akteure können hier einen zentralen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten.

Änderungsantrag

Abs.1

Das BAFU fördert die **Grund-, Aus- und Weiterbildung** von Personen, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz ausüben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die eingangs erwähnte Problematik der Förderkriterien und -höhen zeigt sich hier einmal mehr. Während Aus- und Weiterbildungsprogramme in der Tat Einnahmen generieren und somit die vorgeschlagene Bestimmung Sinn macht, sind Kommunikationsprojekte üblicherweise à fonds perdu ohne finanzielle Einnahmen.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass diese Förderung gemäss Art 128 und 128a dringend nötig ist und unbedingt mit 5 Mio.Fr. jährlich gefördert werden soll. Die Volksabstimmung vom Juni 2021 zum CO₂-Gesetz hat gezeigt, dass die Instrumente und deren Wirkungsweise der Schweizer Klimapolitik wenig bekannt sind. Wenn gleichzeitig die Zielsetzung besteht, bis spätestens 2050 Netto-Null zu erreichen (und wir überzeugt sind, dass dies deutlich früher sein muss, wenn gefährlicher Klimawandel begrenzt werden soll), brauchen wir viel mehr Kommunikation, Aus- und Weiterbildung, damit wir die Bevölkerung mit all ihren Entscheider:innen in dieser Transformation mitnehmen können und die Basisdemokratie spielen kann.

Änderungsantrag

Die Finanzhilfen betragen **bei Aus- und Weiterbildungsprogrammen** höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten. **Bei Öffentlichkeitsarbeiten und Kommunikationsprojekten sind à fonds perdu Beiträge möglich.**

2. Abschnitt: Information

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichen Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüßen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich.² Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Art. 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Art. 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Die Mittel sollen ergänzend zu den bestehenden Finanzierungsquellen und prioritär für batterieelektrische Busse eingesetzt werden. Linien, die aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen für eine Umstellung auf Trolleybusse geeignet sind, haben bereits einen Startvorteil bei der Umrüstung auf fossilfreie Antriebe. Wasserstoffantriebe verwenden eine Antriebsenergie, die in der Herstellung bzgl. Energieeffizienz und CO₂-Fussabdruck weniger gut abschneidet.

Wir begrüssen, dass gemäss erläuterndem Bericht S. 9 für die Ausnahmen aus topographischen Gründen eine Einzelfallprüfung mit Beweispflicht bei den Transportunternehmen und nicht eine generelle Ausnahmeregelung vorgesehen ist, die restriktiv gehandhabt werden soll (z.B. der erwähnte Nachweis, dass Spezialfahrzeuge notwendig sind).

In tiefer Priorität soll bei genügend verfügbaren Mittel zumindest im Regionalverkehr auch der Ersatz von noch nicht vollständig abgedeckten Fahrzeugen möglich sein, zumal die Abschreibung bei Buslinien oder Schiffen mit tiefer Kostendeckung ansonsten die Netto-Null-Vorgabe des Klimaschutzgesetzes von 2040 der öffentlichen Hand nicht erreicht werden kann.

Änderungsantrag

2 Keine Fördermittel werden entrichtet für Fahrzeuge, die bereits elektrifizierte ~~oder noch nicht vollständig abgedeckte~~ Fahrzeuge ersetzen.

2 “Die Offenlegungen der Institute könnten künftig auch eine Quelle für die Berichterstattungspflicht der FINMA werden, welche die FINMA gemäss dem revidierten Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) ab 2025 erfüllen muss.”

https://www.finma.ch/de/~media/finma/dokumente/dokumentencenter/myfinma/ex-post-evaluation/20240422-exp-rs-2016-01-und-2016-02/evaluationsbericht_offenlegung_20240627_de.pdf?sc_lang=de&hash=255547BCFE182163C4DC50C4596B56BE

IV Inkraftsetzungsbestimmungen

Der Vollzug der Beimischungsvorgabe über das Luftverkehrsabkommen Schweiz - EU erlaubt gemäss erläuterndem Bericht eine zeitnahe Harmonisierung und soll der Vermeidung von Marktverzerrungen gegenüber EU-Staaten dienen. Deshalb hat diese Vorgabe wie auch andere Vorgaben in dieser Verordnung per 1.1. 2025 zu erfolgen. Die Ausgangslage ist ähnlich wie z.B. bei den Vorgaben für Fahrzeug- oder Treibstoffimporteure, wo ebenfalls eine rückwirkende Inkraftsetzung per 2025 vorgesehen ist.

Änderungsantrag

2 Am xx..yy. 2025 treten in Kraft

...

f die Artikel 92a und 92b

...

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Es ist gut, dass hier die Erfahrungen aus 20 Jahren CO₂-Markt einfließen, um wenigstens die offensichtlichsten Fehler nicht zu wiederholen. Bei den Wasserkraftwerken ist es aber nicht so, dass kleine Kraftwerke eine bessere Ökobilanz aufweisen als grosse. Meist ist das Gegenteil der Fall. Zudem ist der Klima-Nettonutzen in tropischen Ländern oft deutlich kleiner als ausgewiesen oder gar negativ, weshalb dieser Projekttyp generell ausgeschlossen werden soll.

Hingegen begrüssen wir explizit die neue Ziffer 3, analog zu Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3, da eine Konsultation eine wichtige Präventionsmassnahme gegen Menschenrechtsverletzungen und andere negative Auswirkungen auf die Bevölkerung ist.

Änderungsantrag

1. Für ein Projekt oder Programm im Ausland werden keine internationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- b. den Einsatz von Wasserkraftanlagen *mit einer installierten Produktionskapazität von mehr als 20 MW;*

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Oftmals sind es nicht die finanzielle Hürden sondern die sogenannten Transaktionskosten, welche die Hürde zur Dekarbonisierung bilden. Es wäre deshalb ineffizient, wenn genau der Abbau dieser Hürden ein Ausschlusskriterium sein sollte. Entscheidend ist primär, dass die Reduktion nachweislich dank der Information/Beratung zu Stande kam und die Reduktionsmenge zuverlässig gemessen werden kann.

Änderungsantrag

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

- c. Forschung und Technologien in frühen Entwicklungsstadien *oder Information und Beratung;*

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Wir teilen die Ausführungen auf S.7. des erläuternden Berichts voll und ganz, dass die Übernahme des in der EU zwischenzeitlich beschlossenen Gewichtsmaßes' im Sinne der Empfehlung der eidgenössischen Finanzkontrolle ist und auch nicht im Widerspruch steht, zu den im parlamentarischen Prozess geäußerten Argumente. Entsprechend unterstützen wir, dass ab 2025 mit zusätzlichen Leergewicht nicht mehr ein weniger strenges Flottenziel resultiert, womit die Forderungen von EFK und Parlament erfüllt werden. Die Berücksichtigung der Standfläche wurde hingegen von EFK und Parlament nicht gefordert, und wäre deshalb eine weniger legitime und schon gar nicht sachdienliche Variante.

Anhang 4b Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der Verweis scheint nicht korrekt zu sein (Art. 92a statt Art. 92c).

Korrekturvorschlag

Ziff 1. Berechnung der Verminderung bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

...

RedST:

ST: Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Ziff 2 Berechnung der Verminderung bei schweren Fahrzeugen

...

ST Die Menge des anzurechnenden synthetischen Treibstoffs gemäss den zugewiesenen Herkunftsnachweisen nach Artikel 92c, in kWh enthaltener Energie

...

Anhang 5 Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

Solange mit den identischen Flottenzielwerten wie in der EU die CO₂-Emissionen der Neuwagen nicht auf das gleiche Niveau wie in der EU gesenkt werden können, ist der gesetzliche Maximalbetrag zu wählen (siehe auch Bemerkung zu Art 29).

Änderungsantrag

Ziff. 3 Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2019 und folgende

...

für das Referenzjahr 2024 152 Franken

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

Es scheint hier eine unterschiedliche Interpretation der Praxis in der EU und bei CORSIA vorzuliegen. In der zitierten EU-Direktive und deren Anhang V

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018L2001-20240606>) ist klar ersichtlich, welche Emissionsminderungen für welche Art von Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen angerechnet werden können. Ebenfalls wird deutlich, dass die ökologischen Anforderungen gemäss Art.35d USG in der EU nicht eingehalten werden, da Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Flächen zur Produktion von Biofuels zulässig sind (siehe auch Kommentare zur IBTV unten). Umgekehrt sind die Anforderungen an die THG-Reduktion z. T. deutlich höher (-50% bei alten Anlagen, -65% bei neuen Anlagen, also deutlich mehr als -40%).

Bei CORSIA sind die analogen Dokumente hier

<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx> zu finden und unter

https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA_Eligible_Fuels/ICAO%20document%2006%20-%20Default%20Life%20Cycle%20Emissions%20-%20March%202024.pdf finden sich die anzuwendenden Emissionsfaktoren.

Es ist entscheidend, dass erneuerbare Treibstoffe mit dem tatsächlichen Minderungsbeitrag angerechnet werden statt mit Emissionsfaktor null. Denn wie die EU-Tabelle in Anhang V zeigt, variieren die Emissionsfaktoren stark. Es kommt also darauf an, welche Qualitäten eingekauft werden. Wenn man die doppelte Menge Biotreibstoff mit Minderung um 40% kaufen muss, als wenn die Minderung 80% beträgt, ist das ein starker Anreiz, die bessere Qualität zu kaufen, solange der Literpreis weniger als doppelt so hoch liegt.

Die gleiche Logik muss natürlich auch für die in der Verordnung leider nicht dargestellten Beimischpflicht gelten.

Änderungsantrag

Ziff. 3.3 und 3.4

3.3 Der Emissionsfaktor entspricht dem Standard-Faktor gemäss Anhang V der Richtlinie (EU) 2018/200139 und die erneuerbaren Treibstoffe erfüllen mindestens die Anforderungen gemäss Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 und verwerten weder Nahrungsmittel noch beanspruchen sie landwirtschaftliche Böden.

3.3-Der Emissionsfaktor nachfolgender Treibstoffe beträgt null:

a. Erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse, sofern die eingesetzte Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/200139 erfüllt;

b. Erneuerbare synthetische Treibstoffe, deren Energiegehalt aus anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse stammt und welche die Anforderungen gemäss Artikel 29a der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

3.4. Zur Berechnung und Meldung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches wird jeweils der Emissionsfaktor gemäss Ziffer 3.2 mit dem fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und der Emissionsfaktor gemäss Ziff 3.3 mit dem nicht-fossilen Anteil des Treibstoffs multipliziert und addiert.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

Kohärent zu den Änderungen in Anhang 16 schlagen wir hier Anpassungen vor.

Änderungsantrag

1.1 Der Monitoringbericht muss enthalten:

g. den Nachweis, dass für die genutzten Energieträger Herkunftsnachweise im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe dem EHS zugewiesen wurden, sofern die Nutzung dieser Energieträger im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger geltend gemacht werden soll.

h. den Nachweis der Biomasseanteile von Energieträgern, die nicht im Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe erfasst sind, oder von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, sofern diese Anteile im EHS mit einem tieferen Emissionsfaktor als für fossile Energieträger ~~von null~~ geltend gemacht werden sollen.

Anhang 20 Änderung anderer Erlasse

3. Verordnung vom ... über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr

4. Abschnitt: Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

Die Attraktivitätssteigerung von Bahnreisen an Destinationen des saisonalen Charterflugverkehr, wo z.T. gar keine direkte Bahnverbindungen bestehen, ist mindestens so prioritär wie jene an Ganzjahresdestinationen. Das Kriterium der Maximierung der Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll deshalb nicht durch eine Priorisierung von ganzjährigen Verbindungen relativiert werden. Von Angeboten an Destinationen mit grossen saisonalen

Schwankungen einen Ganzjahresbetrieb zu verlangen wäre der Fördereffizienz abträglich und käme einer Benachteiligung gegenüber dem Flugverkehr und Fernbusverkehr gleich.

Auf Strecken, mit massivem Kostenvorteil des Flugverkehrs sind insbesondere zielgruppenspezifische Vergünstigungen der Fahrausweise für Nachtzüge sehr wohl geeignet, um das Ziel der Verlagerung der Flug- auf Bahnkilometer zu erreichen ohne dass ein relevanter Anreiz für zusätzliche Mobilität entsteht. Insbesondere der Nachtzugverkehr ist hohen politisch definierten Fixkosten in Form von Trassenpreisen konfrontiert. Mit Angebotsvergünstigungen kann diesen einfacher begegnet werden als mit bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen der Schweiz und den Zielländern der internationalen Zugverbindungen.

Änderungsvorschlag:

1 Vorrangig gefördert werden neue Angebote ~~ganzjährig betriebener~~ von Nachtzügen, die neben Sitzplatz- auch Schlaf- und Liegewagen mitführen. Dabei ...

*2 Stehen zusätzliche Mittel zur Verfügung, werden zudem gefördert:
~~a neue Angebote saisonal verkehrender Nachtzüge~~*

...

~~3 Die Förderung der Vergünstigung der Fahrausweise ist ausgeschlossen.~~

Vernehmlassungsantwort zur Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren und emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Vorbemerkungen

Wie unten dargelegt, müssen die ökologischen Mindestanforderungen an die technologischen Fortschritte angepasst werden. Die hier vorgeschlagenen Mindestanforderungen genügen klar nicht und lehnen wir ab.

Für emissionsarme Brenn- und Treibstoffe muss analog den Rohstoffen, welche Fläche beanspruchen, die unerwünschten indirekten Auswirkungen berücksichtigt werden. Dies betrifft Nebenprodukte aus Dampfreformern, Crackern, Hochöfen, Raffinerien etc. welche durch die kommerzielle Nutzung relevante Zusatzerträge generieren können und so den Umstieg auf fossilenergiefreie Systeme behindert. Insbesondere der zukünftig nötige und wichtige Syntheseweg mit CO₂ und H₂ wird so künstlich verzögert. In Ökobilanzen sind diese indirekten Auswirkungen zu beachten. Der im Bericht beispielhaft erwähnte blaue Wasserstoff ist Teil des Problems und nicht der Lösung und soll explizit ausgeschlossen werden.

Es ist deshalb bedauerlich, dass mit der Massenbilanzierung viel Transparenz verloren geht und gerade die emissionsarmen Brenn- und Treibstoffe gemäss Anhang 1, Bst b3 pauschal zulässig sein sollen. Eine Einzelfallprüfung sollte erfolgen, falls massenbilanzierte Produkte mehr als 10% emissionsarme Anteile enthalten.

Diese Verordnung sollte Ausführungen enthalten, welche Treibhausgasminderungspotentiale für die jeweilige Qualität gelten sollen. Sind es jene der RED III der EU, jene der ICAO im Rahmen des CORSIA oder legt die Schweiz eine eigene Tabelle an? Wie in der Stellungnahme zur CO₂V dargelegt, sind wir dezidiert der Meinung, dass für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe der effektive oder Standard-Emissionsfaktor angewendet werden soll und nicht «null».

Chronologische Kommentare

Art. 3 Ökologische Anforderungen

Die Übernahme von Kriterien, die aus Ökobilanzen, die vor 2010 erstellt wurden und z. T. auf sehr alten Daten früherer Technologien beruhen, passt nicht für heute. Die EU hat ihre eigenen damals sehr ungenügenden Anforderungen laufend erhöht. Für neue Anlagen zur Produktion von Biofuels wird dabei eine Abnahme der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von 65% gefordert. Zwar wären ältere Anlagen mit nur 50% Minderung zulässig. Diese betreffen jedoch die in Art 35d USG ausgeschlossenen Biofuels, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren.

Die Treibhausgasemissionen werden in der neuen UBP-Methodik relativ stark gewichtet. Wenn diese nun mindestens 65% tiefer liegen (für Bioabfälle liegen sie meist 70-90% tiefer), müssten die anderen Umwelteinwirkungen gemeinsam deutlich höher liegen als jene fossiler Energien. Es wäre also ein klassischer Fall, wo dem Klimabenefit die Biodiversität oder andere relevante Umweltgüter geopfert würden. Diese Güterabwägung ist zwar weiterhin nötig, aber heute müssen die erneuerbaren Treibstoffe zwingend eine bessere Ökobilanz als fossile Treibstoffe aufweisen. Auch die EU versucht dies zu erreichen. Da sie jedoch Nahrungs- und Futtermittel als Rohstoff zulässt, dürften die Abholzungsschäden indirekt in der EU auch zu negativen Ökobilanzen führen. Da diese Rohstoffe in der Schweiz im Regelfall ausgeschlossen sind, muss das Kriterium entsprechend unseres Vorschlages angepasst werden. Für den Ausnahmefall der massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe hilft diese Regelung, dass ein Nettoumweltvorteil der erneuerbaren Treibstoffe verbleibt.

Änderungsantrag

1 Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff die Umwelt unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus gesamthaft ~~mindestens~~~~höchstens~~ 25 Prozent ~~mehr~~weniger belastet als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*

...

Änderung anderer Erlasse

Mineralölsteuerverordnung MinöStV

Art 19c Ökologische Anforderungen

Im Sinne der Vereinheitlichung der Standards der Mineralölsteuerbefreiung des Mineralölsteuerrechts und der Umweltvorgaben im Umweltschutzrechts ist gleichzeitig mit der obigen Änderung auch diese Änderung angebracht.

Änderungsantrag

1 Die Anforderungen nach Artikel 12b Absatz 1 Buchstaben a–c MinöStG (ökologische Anforderungen) sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens ~~40~~65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;*
- b. die biogenen Treibstoffe die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft ~~mindestens~~ ~~höchstens~~ 25 Prozent ~~weniger~~ ~~mehr~~ belasten als fossiles Benzin; und*

...