

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 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, 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- 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 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*

...