

Zürich, 20. August 2020

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

raphael.bucher@bafu.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung

Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Die Teilrevision der CO₂-Verordnung bietet die Chance, die Schweizer Klimapolitik trotz Verzögerungen bei der Totalrevision des CO₂-Gesetzes einen bedeutenden Schritt vorwärts zu bringen. In Anbetracht dessen und der sich beschleunigenden Klimaveränderungen müssen deutlich ambitioniertere Regelungen und Massnahmen getroffen werden, als der Bund mit der Vorlage vorschlägt.

Die anvisierten Regelungen im Umgang mit Auslandszertifikaten und beim Import von Neuwagen und Treibstoffen, greifen dafür viel zu kurz. So müssen beispielsweise die nach wie vor bestehenden Lücken beim Neuwagen-Import dringend geschlossen werden. Das betrifft speziell die Vermeidung von Supercredits, welche durch Mehrfachzählung von emissionsarmen Fahrzeugen den Import von emissionsintensiven Fahrzeugen beschönigen. Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss ausserdem die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1. Januar 2021 auf CHF 120 erhöht werden. In diesen Bereichen muss der Bund dringend nachbessern und im Rahmen seiner vorhandenen Kompetenzen sehr viel ambitioniertere Vorgaben machen.

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

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Dazu gehören das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15% der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels verfehlt.**

- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel war es, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **CO₂-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird. Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 notwendig**.
- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10 auf 12% zu erhöhen. Wir begrüßen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen**.

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

Freundliche Grüsse



Florian Brunner
Leiter Fachbereich Klima

Vorbemerkungen

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

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

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

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

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

1. CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

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

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

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

Abschaffung des Teilflottenziels

Antrag Art 27, Abs.2:

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

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

Begründung: Bei der CO₂-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihre CO₂-Emissionen um die 9 g CO₂/km (Zielabweichung der ungewichteten Emissionen) effektiv senken müssen.“² Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine CO₂-steigernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte³.“

¹ Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.2.2020

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

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

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

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

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

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

Abschaffung der Supercredits

Antrag: Art 27, Abs.3:

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

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

Begründung: Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer

⁴ Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

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

einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung der CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

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

Umrechnungsfaktor NEFZ – WLTP

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

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

Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz

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

Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie

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

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1.1.2021 bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes (voraussichtlich 1.1.2022) und somit nicht die Zeit der

⁶ Seiten 9 und 10

momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

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

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen CO₂ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des CO₂-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen. Die vorgeschlagene Erhöhung der Kompensationspflicht für Treibstoffimporte um gerade mal 2 Prozentpunkte (auf 12%) geht jedoch klar zu wenig weit. Eine Erhöhung auf 15% für 2021 stellt das Minimum dar.

Antrag Art. 89 Abs. 1 Bst. e:

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

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

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

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

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der CO₂-Abgabe zu planen. Um die angestrebte Reduktion von Emissionen im Jahr 2021 (-1.5% gegenüber 2020) zu erreichen, muss die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe bereits per 1.1.2021 auf CHF 120 erhöht werden. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

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

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

Biofuels als Brennstoffe

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

4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung ist zu befürchten, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil

dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

Übertragung von Emissionsrechten

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

Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art. 46ff und Anhang 9)

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

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

15%-Schwelle

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

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

5. Verminderungspflichten

Massnahmenziele neu rechnen

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem

Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. CO₂-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 widerspiegeln.

Übererfüllungen

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

Auslandszertifikate

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen. Dazu gehört der Nachweis eines Corresponding Adjustments sowie von International übertragenen Minderungen (ITMO).

Erleichtertes Reporting (Art. 97-99)

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