

Zürich, 15. Juli 2021

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr und Kommunikation
UVEK

Per E-Mail an
reto.burkard@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 Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, 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.

Unsere Rückmeldung gliedert sich in zwei Kapitel. In einem ersten Kapitel gehen wir auf Mängel in der aktuellen CO₂-Verordnung ein, die sofort korrigiert werden sollten, denn sie können und sollen auch ohne neues CO₂-Gesetz korrigiert werden. In einem zweiten Kapitel nehmen wir zu Instrumenten Stellung, die möglicherweise in einem Übergangsgesetz aufgenommen werden. Dazu gehört beispielsweise auch die Neuwagenflotten-Regulierung, wo die Schweiz bereits 2.5 Jahre Rückstand auf den EU-Fahrplan hat (EU-Entscheidung fiel 2018), die ein erhebliches Emissionsreduktionspotential hat und wo die Wirtschaftsakteure von zusätzlicher Planungssicherheit profitieren würden.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner', with a stylized, cursive script.

Florian Brunner
Leiter Fachbereich Klima
Schweizerische Energie-Stiftung SES

1. Änderungen der CO2V, die auch mit dem bestehenden CO2G per Anfang 2022 umgesetzt werden können

Art. 20 Erstmaliges Inverkehrsetzen

Abs. 1 ist essenziell, um Umgehungen der Zielvorgabe zu verhindern (z.B. durch Inverkehrsetzen von Elektroautos im Ausland, die einschliessend der Schweizer Zielerreichung angerechnet werden).

Abs. 2 ist aus unserer Sicht geeignet, um das Phänomen der Umgehung von Zielvorgaben durch Scheinoccasionen, die sechs Monate im Ausland immatrikuliert waren, um sie anschliessend ohne Anrechnung an die CO2-Zielvorgaben als Neuwagen in der Schweiz zu verkaufen, zu bekämpfen. Sollten die jährlichen Daten überraschenderweise zeigen, dass die Mindestfahrleistung von 5000 km nicht geeignet ist, um diese Scheinoccasionen zu verhindern, wäre die Verordnung anzupassen.

Art. 29 Individuelle Zielvorgabe

Aufgrund des Votums von Kommissionssprecher Damian Müller im Ständerat gehen wir davon aus, dass die Schweiz auf die Übernahme der ZLEV-Werte (Zero and Low Emissions Vehicles) der EU verzichtet, welche Importeure mit hohem Anteil an Elektro- und anderen fossilfrei betriebenen Fahrzeugen über die tatsächlich realisierten CO2-Reduktionen dieser Fahrzeuge hinaus mit weniger ambitionierten Flottenzielen belohnen würde.

Art. 33 bzw. 36 Berücksichtigung von Ökoinnovationen

Viele der anrechenbaren Ökoinnovationen waren vor Jahren innovativ, sind nun aber bei Neuwagen schon sehr verbreitet (z.B. LED-Beleuchtung) - insbesondere bei der Schweizer Neuwagenflotte. Die vom ICCT (International Council on Clean Transportation) zusammengetragenen Statistiken zeigen, dass der Anteil der Fahrzeuge mit sogenannten Ökoinnovationen in Ländern mit hoher Kaufkraft wie Deutschland, Schweden, Österreich und den Niederlanden am höchsten ist. Es ist deshalb nicht angebracht, dass sich die Verordnung am EU-Durchschnitt orientiert. Gegen eine gleich grosszügige Berücksichtigung von Ökoinnovationen wie in der EU spricht auch, dass das Prinzip der Ökoinnovationen (die in Relation zu theoretischen Messmethoden ermittelt werden) dem im Gesetz in Art 11. Abs. 4 neu festgelegten Grundsatz widerspricht, dass der Bundesrat, wenn immer die Differenz der Messmethode zum realen Fahrbetrieb auf der Strasse zunimmt (und das ist durch die Anrechnung von Ökoinnovationen definitionsgemäss immer der Fall), korrigierend einzugreifen hat. Die wahren Ökoinnovationen (rein elektrisch und anderweitig fossilfrei betriebene Fahrzeuge und die Verwendung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe) werden mit den restlichen Bestimmungen bereits an die Zielerreichung angerechnet. Weitere Ökoinnovationen sind nur

dann auf Gesuch hin anrechenbar, wenn es sich auch im Kontext des aktuellen Schweizer Neuwagenangebotes um ein innovatives Produkt handelt.

Art. 33

1 Berücksichtigt wird eine CO₂-Verminderung durch den Einsatz von Ökoinnovationen **auf Gesuch hin, wenn der Hersteller oder Importeur nachweist, dass auch für den Schweizer Neuwagenmarkt die Verminderung innovativen Charakter hat.** Bei Kleinimporteuren wird eine solche Verminderung bis höchstens 7g CO₂/km berücksichtigt.

2 Die aufgrund von Ökoinnovationen erzielten CO₂-Verminderungen **werden die im CoC ausgewiesen sind** mit den folgenden Faktoren multipliziert, wobei das Ergebnis arithmetisch auf ein Zehntel Gramm CO₂/km gerundet wird.

a im Jahr 2022: 1.7

b im Jahr 2023: 1.5

[Art. 36 keine Anpassung da dank Querverweis analoges Vorgehen für Grossimporteure sichergestellt]

Art. 40 Ersatzleistung bei Grossimporteuren

Es ist nicht einsichtig, weshalb in jeden Fall abgerundet werden soll, statt arithmetisch üblich zu runden, wie das auch bei der Rundung der individuellen Zielvorgabe gemäss Anhang 3 Ziff. 1.1. bzw. 1.2. der Fall ist.

2 Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung des zu entrichtenden Betrags auf das nächste Zehntel Gramm CO₂/km **arithmetisch gerundet.**

Art. 44 Berichterstattung und Information der Öffentlichkeit

Bei der Berichterstattung nach Abs. 3 zur Diskrepanz zum realen Fahrbetrieb gehen wird davon aus, dass jeweils auch die Diskrepanz in g CO₂/km, die sich rein aus Veränderungen der Zahl von plug-in-Hybrid-Zulassungen ergeben, ausgewiesen werden. Die für das Flottenziel relevanten Labormessungen von plug-in-Hybriden mit ihren realitätsfremden Annahmen, sind wohl die wichtigste Ursache für die Diskrepanz zum realen Fahrbetrieb. Selbstverständlich ist auch bei den reinen Verbrennern die im Vergleich zur EU unterschiedliche Flottenzusammensetzung bei der jährlichen Quantifizierung der Diskrepanz zum realen Fahrbetrieb mindestens modellhaft zu berücksichtigen.

Wir begrüßen auch eine jährliche Information der Öffentlichkeit über die Angaben nach Artikel 20. Wir gehen davon aus, dass diese Berichterstattung nach Art. 20 nicht nur Art. 20 Abs. 2 sondern auch Art. 20 Abs. 1 umfasst. Wie sich die Anzahl der in Verkehr gesetzten Elektrofahrzeuge pro Importeur vor und nach der neuen Neuerung (in Kraft seit 2021) verändert hat, ist von öffentlichem Interesse, um einen indirekten Hinweis auf das Ausmass dieser

Umgehungsversuche, die der Verordnungsänderung von Art. 20 Abs. 1 voranzutreiben, zu erhalten.

5. Kapitel: Emissionshandelssystem

In der Substanz halten wir an der Stellungnahme zur letztjährigen Verordnungsänderung fest.

In zwei Punkten bitten wir die Verwaltung, die Festlegungen zu überprüfen:

1. Die Massnahmen zur Einschränkung von Covid-19 haben in einzelnen EHS-Branchen, insbesondere der Luftfahrt, zu starken Schwankungen der Emissionen geführt. Die ursprüngliche Annahme, dass sich Aktivitätsniveaus von Jahr zu Jahr nur wenig ändern und man mit Durchschnittswerten über mehrere Jahre operieren kann, erweist sich hier als falsch. Um ungerechtfertigte Überzuteilungen zu verhindern, sollte deshalb das Anpassungssystem flexibler gehandhabt werden.

2. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung dürfte bereits bekannt sein, wie das EU-ETS reformiert wird, um die deutlich höhere Emissionsreduktionsleistung erbringen zu müssen (um das EU-Ziel von -55% zu erreichen). Das Ziel muss deshalb sein, dass die Schweiz die neue Regelung zeitgleich übernehmen kann. Auf jegliche rechtlichen Zusicherungen, die dies erschweren, ist deshalb zu verzichten. Falls zwingend nötig wäre eine kurzfristige Anpassung des Gesetzes via Bundesbeschluss zeitlich zu beschleunigen.

8. Kapitel: Kompensation von CO₂-Emissionen bei Treibstoffen und Bescheinigungen für Emissionsverminderungen und Speicherung von Kohlenstoff

Art. 105 Anforderungen an nationale und internationale Bescheinigungen

Es gibt viele Gründe, weshalb wirtschaftliche Projekte nicht umgesetzt werden, denn die Transaktionskosten sind oft hoch. Aus Klimaschutzsicht ist primär entscheidend, ob ein Projekt oder Programm es schafft, Emissionsreduktionen (vorzeitig) auszulösen, die sonst nicht umgesetzt würden.

Wir beantragen deshalb folgende Anpassung:

b. glaubhaft und nachvollziehbar dargestellt wird, dass das Projekt:

1. ohne den Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nicht wirtschaftlich wäre, **wenn die Transaktionskosten berücksichtigt werden** (Unwirtschaftlichkeit),

Art. 106 Anforderungen an die Bescheinigungen für die Speicherung von Kohlenstoff

Dieser wichtige Artikel regelt die Permanenz. Da Kompensationsprojekte normalerweise CO₂-Emissionen ausgleichen sollen, die eine atmosphärische

Verweildauer von mehreren Hundert bis Tausende von Jahren aufweisen, bleibt es völlig unklar, weshalb eine Permanenz von nur 30 Jahren eingefordert wird. Alle Szenarien zeigen, dass nach Erreichen des Netto-Null-Jahres die Emissionen langfristig sogar negativ sein müssen. Die Permanenz von C-Speichern ist also essenziell. Wir beantragen deshalb den Zeithorizont dem Vorsorgeprinzip folgend auf 500 Jahre zu erhöhen.

Antrag:

Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff in biologischen oder geologischen Senken speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn:

a. die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer bis mindestens **500** Jahre nach Wirkungsbeginn ausreichend sichergestellt ist und dies glaubhaft und nachvollziehbar dargelegt wird;

Völlig unklar bleibt, weshalb ursprüngliche Bescheinigungen aus Sequestrierungsprojekten, welche nachträglich wieder zu Emissionsquellen wurden, (gekennzeichnet) zurück an die kompensationspflichtige Person gehen soll. Denn die Bescheinigung hat nicht nur den Marktwert, sondern auch den ursprünglichen Bescheinigungsgrund verloren und sollte besser vernichtet werden.

2 Ist die Permanenz der Speicherungen von Kohlenstoff nicht mehr gewährleistet, können die dafür ausgestellten Bescheinigungen nicht mehr an die Erfüllung der Kompensationspflicht angerechnet werden. Wurden Bescheinigungen für solche Projekte oder Programme bereits an die Erfüllung der Kompensationspflicht angerechnet, so:

a. werden diese entsprechend gekennzeichnet ~~und der kompensationspflichtigen Person rückerstattet~~;

Art. 116 Anmerkung im Grundbuch

Als Konsequenz der Änderung in Art.106 beantragen wir folgende Anpassung:

2 Das BAFU ersucht das Grundbuchamt, auf Kosten des Gesuchstellers die Anmerkung zu löschen, wenn das Projekt oder Programm beendet ist, frühestens jedoch **500** Jahre nach Wirkungsbeginn.

Art. 187 Kommunikation

Falls es Sinn macht und effizient ist, die Kommunikation national zu machen, dann wäre in der ersten Kommunikationswelle die Mittel eher knapp bemessen. Deshalb beantragen wir:

2 Für die Programmkommunikation setzt das BFE ~~jährlich~~ im Zeitraum 2022-2030 höchstens **zehn** Million Franken ein.

Art. 189 Ergänzungsbeitrag

Die zwischen Bund und Kantonen gefundene Lösung mit den Mindestfaktoren darf auf keinen Fall dazu führen, dass im Gebäudeprogramm zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden bereitgestellte Mittel nicht vollständig ausgeschöpft werden. Eine Risikoaversion in Bezug auf die denkbare Überbuchung dieser Mittel darf nicht handlungsleitend sein. Schliesslich soll insbesondere für die erste Periode möglichst viel Fördergeld zur Verfügung stehen, damit es bei den Heizungssanierungen keine Engpässe gibt.

Art. 190 Räumliche Energieplanung

In Abs. 4 wird auf Vorrat eine Regelung getroffen, die kontraproduktiv sein könnte. Würde spätestens per 1.1.2031 ein neues CO₂-Gesetz, oder bereits viel früher ein revidiertes Energiegesetz (national oder kantonal) erlassen, so kann es sehr wohl sinnvoll sein, eine Energieplanung bereits nach 5 Jahren zu überprüfen. Denkbar wäre beispielsweise, dass eine Gemeinde in einem ersten Schritt Energieplanungen für die Gebäudemissionen erstellt und ein paar Jahre später aufgrund guter Erfahrungen und eines steigenden E-Auto-Anteils in der Gemeinde seine Energieplanungen um Elektroladestationen ergänzen möchte. Nur einmal alle 10 Jahre beitragsberechtigt zu sein, würde Gemeinden bestrafen, die kontinuierlich ihre Energieplanung an die neuen klimapolitischen Technologien und deren Kostenentwicklung anpassen. Da eine Kofinanzierung der Gemeinde Bedingung ist, scheint ein Missbrauch wenig wahrscheinlich.

Antrag: Abs. 4 ersatzlos streichen.

Art. 197 Ökologischer Mehrwert

Die Formulierung der Verordnung und in den Erläuterungen ist missverständlich, weil die Geothermie-Anlage im Betrieb durchaus Treibhausgasemissionen verursachen könnte, die (im Fall von Methan) fachgerecht zu verhindern sind. Relevant ist nur, dass der Bund mit der Förderung keinen ökologischen Mehrwert mitgekauft hat.

Antrag: Zweiter Satz ersatzlos streichen.

Art. 198 Ersatz fossiler Heizungen und ortsfester elektrischer Widerstandsheizungen

Aus der Verordnung und den Erläuterungen bleibt unklar, weshalb es hier diese pauschale Abwrackprämie braucht. Bei Öl- und Gasheizungen soll diese nur bei Ersatz vor dem 16. Betriebsjahr und bei Widerstandsheizungen bei Ersatz bis 31.12.2023 zulässig sein. Um dieser Neuausrichtung gerecht zu werden und um Mitnahmeeffekte zu minimieren, sollen die Ansätze so angepasst werden, dass der erwünschte vorzeitige Ersatz auch tatsächlich ausgelöst werden kann.

Änderungsantrag Abs. 1:

a. bei Wohnbauten: den Ersatz einer fossilen Heizung, **die vor weniger als 16 Jahren installiert wurde**, oder ortsfesten elektrischen Widerstandsheizung, **die bis 31.12.2023 entfernt wird**, durch eine mit erneuerbaren Energien betriebenen Hauptheizung mit pauschal **5000 Franken** pro Wohneinheit, jedoch **mindestens 2 000 Franken und** maximal **30 000 Franken**;

In Absatz 3 wird eine Förderobergrenze von 80% definiert. Dies erscheint unbegründet hoch. Falls es keine gute Begründung gibt, könnte diese Obergrenze **auf 50% reduziert werden**.

Art. 199 Impulsberatung für Projekte

Liquiditätsengpässe entstehen nicht erst nach dem offiziellen Pensionsalter. Banken verweigern typischerweise Hypotheken(erhöhungen) bereits kurz vor Pensionierung, bei Arbeitslosigkeit resp. tiefem gesicherten Einkommen. Eine Definition von Liquiditätsengpass in der Verordnung wäre zwar möglich (abgelehntes Gesuch für Hypothek) aber angesichts des Stimulierungsziels unangemessen. Durch das Streichen von Buchstabe a) kann auch das Problem gelöst werden, dass die drei Buchstaben nicht kumulativ gelten sollen.

Zudem scheint es zweckmässig, dass in der Tat sowohl Gebäudeeigentümer wie auch Contracting-Anbieter das Gesuch einreichen kann. Dies wird der anvisierten Altersgruppe gerecht.

Antrag: Absatz 2 Bst a ersatzlos streichen.

Art. 218 Bürgschaft

Solvenzkriterium

Einige der interessantesten Technologien zur Verminderung von Treibhausgasemissionen werden von Jungunternehmen entwickelt, die sich latent an der Grenze zur Insolvenz bewegen, weil dies in der Natur von Start-ups liegt. Das Solvenzkriterium des Bürgschaftsmechanismus schliesst deshalb diese Jungunternehmen von der Anspruchsberechtigung aus. Das Solvenzkriterium ist deshalb durch ein Risiko/Nutzen Kriterium zu ersetzen:

*Abs. 1 Bst. b: die Darlehensnehmerin **ihre Kreditwürdigkeit ein angemessenes Risiko/Nutzen Verhältnis** glaubhaft darlegen kann; und*

Bürgschaftsobergrenze

Das Instrument der Bürgschaft wurde im aktuellen CO2-Gesetz erfolgreich eingeführt und es wurden wertvolle Erfahrungen gesammelt. Die Verwaltung schlägt deshalb folgerichtig vor, die Maximalhöhe der Bürgschaft zu erhöhen, da bisher eher kleine und damit nichtindustrielle Unternehmen unterstützt wurden, was das Reduktionspotential einschränkt. Wir schlagen eine Erhöhung auf 20 Mio. Fr vor, um auch Unternehmen verbürgen zu können, die im industriellen Massstab produzieren wollen und so den relevanten Massenmarkt bedienen können. Dies ist meist auch der nötige Schritt, um die Kosten soweit zu senken, dass man überhaupt konkurrenzfähig wird.

3 Die Bürgschaft kann das verbürgte Darlehen ganz oder teilweise absichern. Sie darf höchstens **zwanzig fünf** Millionen Franken betragen.

Art. 223 Entscheid und Auszahlung

Kofinanzierung

Dieser Teil des Klimafonds soll Innovationen im Inland fördern. Absatz 4 will dabei den Anteil der Projektkosten auf pauschal 50% limitieren. Dies ist ein Knackpunkt bei folgenden Massnahmen:

- Projekte/Massnahmen/Technologien, die noch in einem sehr frühen Stadium stehen und daher sehr risikoreich sind. «Innovation» und «hohe Co-Finanzierung» widersprechen sich meist.
- «Projekte ohne andere Einnahmen»: Projekte/Massnahmen/Technologien, die ausser CO₂-Reduktion/Absorption keine weiteren Benefits und daher auch keine anderen Einnahmen erzeugen (der Klassiker dafür ist Direct Air Capture & Storage von CO₂);
- «nicht-investive» Projekte: Wissens-basierte Projekte, die z.B. durch Know-How-Verbreitung und Vernetzung zu Emissionsreduktionen führen.

Absatz 2 sorgt bereits für eine Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Deshalb beantragen wir folgende Änderung:

4 Die Höhe des Beitrags richtet sich nach der erzielbaren Verminderung der Treibhausgasemissionen. ~~Der Förderbeitrag darf 50 Prozent der Projektkosten nicht übersteigen.~~

4bis(neu). Der Förderbeitrag darf üblicherweise 50 Prozent der Projektkosten nicht übersteigen, ausser wenn

a) Projekte besonders innovativ sind (z.B. zum ersten Mal in dieser Form durchgeführt werden)

b) die geförderten Massnahmen ausser der CO₂-Einsparung/Speicherung keine weiteren positiven Wirkungen oder Einnahmen erzielen

c) via Verbreitung von Wissen und der Vernetzung von Akteuren die Reduktionswirkung erzielt

Liquidität

Bei Jungunternehmen und nichtgewinnorientierten Organisationen sind die Möglichkeiten, Innovationsaktivitäten vorzufinanzieren, oft eingeschränkt. Es ist deshalb wichtig, dass der Klimafonds bereits zu Beginn eines Projekts Gelder ausschütten kann:

Abs. 5: Der Beitrag wird nach positivem Entscheid nach Absatz 1 geleistet. Bis zu 30% des Förderbeitrags dürfen als Vorschüsse zu Projektbeginn ausgerichtet werden. Teilzahlungen während des Projekts sind möglich, wenn im Voraus

festgelegte Zwischenziele erreicht und entsprechende Ausgaben getätigt werden. 20 Prozent des Förderbeitrags werden erst ausbezahlt, wenn die geförderte Massnahme vollständig umgesetzt ist und die Schlussrechnung vorliegt.

Art. 253 Im EHS nicht berücksichtigte Anlagen

Die aktuelle Branchenlösung mit den KVAs wird keinesfalls äquivalent zum neuen erwarteten EHS-Regime sein. **Eine Branchenlösung bis 2030 muss beinhalten, dass bis 2030 mehr als 70% der von KVAs ausgestossenen CO2 abgeschieden wird**, so dass die ETS-Reduktionsziele äquivalent auch bei KVAs erreicht werden.

Anhang 3 Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Der jährliche Angleich der individuellen Zielvorgabe an das Leergewicht im Vorvorjahr stellt einen Fehlanreiz dar. Mit dem Import von je länger je schwereren Fahrzeugen erfolgt eine klimapolitisch kontraproduktive «Belohnung», weniger strenge Flottenziele erreichen zu müssen. Für ein und denselben Zielwert sollte deshalb pro Importeur nur einmalig – nicht jährlich – eine Leergewichtskorrektur erfolgen. **Konkret ist für 2022 (und für leichte Nutzfahrzeuge auch für 2023 und 2024) dasselbe Leergewicht zu verwenden wie für 2021, weil in beiden Jahren derselbe Zielwert (95g bzw. 147g CO/km) gilt. Entsprechend ist auch in Art. 248 Bst a zu streichen.** Der Abschaffung dieses Fehlanreizes (je schwerer die Fahrzeuge werden, umso weniger klimafreundlich müssen sie sein) ist eine hohe Bedeutung beizumessen.

Für die Zeit ab 2023, wenn der massgebliche Ausgangswert der EU für das Jahr 2021 bekannt sein wird, sind gemäss Art. 13 Abs. 2 CO2G jährliche Zwischenziele zu wählen, die zu einer jährlichen Senkungsrate der Zielwerte führen, die mit der durchschnittlichen Senkungsrate der Zielwerte der EU übereinstimmen. Diese Vorgabe ist auch bei allfälligen Leergewichtskorrekturen zu berücksichtigen.

Anhang 19 Emissionsminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

In den Erläuterungen sind die Erklärungen für die zahlreichen Projektausschlüsse nicht immer schlüssig aufgezeigt.

Zu Folgenden Ausschlusskriterien haben wir Änderungsanträge:

Bst a: Falls es so wäre, dass F&E oder Information und Beratung tatsächlich in einer Kausalkette eine nachweisbare Emissionsreduktion bewirken, steht diesem Projekttyp aus Klimaschutzsicht nichts im Wege. Beratungsleistungen sind oftmals entscheidend, um als unüberwindbar geltende Transaktionskosten soweit zu senken, dass Projekte realisiert werden.

Bst d: Vermutlich soll hier verhindert werden, dass Wasserstoff eingesetzt und angerechnet wird, der seinerseits einen CO2-Fussabdruck hat. Falls dies

das Ziel ist, soll das so gesagt werden. Die Verwendung in einer Brennstoffzelle bedeutet einzig, dass potenziell Strom und Wärme gleichzeitig produziert werden. Aber vielleicht spielt Wasserstoff in einem Hochtemperaturprozess eine viel relevantere Rolle in der Dekarbonisierung. Eine Neuformulierung ist angezeigt. Im Prinzip könnte der Ausschluss auch ganz gestrichen werden, wenn jeweils eine sorgfältige Bilanzierung bei der Erteilung von Bescheinigungen gemacht wird.

Bst e: Hier wird suggeriert, dass eine Wärmepumpe die einzige Wahl ist, um Prozesswärme effizient durch Strom zu ersetzen. Eine technologieneutrale Formulierung wird vorgeschlagen.

Für ein Projekt oder Programm zur Emissionsverminderung im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsvermindierungen erzielt werden durch:

~~a. Forschung und Entwicklung oder Information und Beratung;~~

..

d. den Einsatz von Wasserstoff; ~~ausgenommen ist die Verwendung in Brennstoffzellen~~, wenn die Anforderungen an Biowasserstoff gemäss Artikel 19a Buchstabe f der Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996 nicht erfüllt werden;

e. Strom als Brennstoffersatz, ~~wenn der Endenergiebedarf nicht mindestens halbiert wird für Prozesswärme, ausgenommen bei Verwendung in Wärmepumpen~~;

...

Anhang 28 Änderung anderer Erlasse

7. Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung

Anhang 1.5

Ziff. 9, Absatz 2

Das Chemikalien-Recht arbeitet nicht mit marktwirtschaftlichen Instrumenten, sondern orientiert sich u.a. am Stande der Technik. Deshalb ist es unangebracht, die wirtschaftliche Tragbarkeit hier aufzulisten. Würde dies hier eine Rolle spielen, müssten zumindest die externen Kosten als Bemessungsgrundlage mitaufgenommen werden.

Ziff. 9

9 Pflichten bei chemischen Umwandlungsprozessen

..

2 Wer Stoffe nach Ziffer 1 Absatz 1 bis herstellt, muss als Nebenprodukt entstehendes Stickstoffoxid nach dem Stand der Technik umwandeln, ~~wenn dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.~~

2. Änderungen der CO2V die im Rahmen einer dringenden CO2G-Änderung (Pa Iv UREK-N) allenfalls bereits per Anfang 2022 zu ändern sind

Diese Bemerkungen beziehen sich auf die Vernehmlassungsvorlage der CO2V und damit auf den Wortlaut der gescheiterten CO2G-Totalrevision.

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

Bezüglich den Strassenverkehrsemissionen im Allgemeinen und bei den Neuwagenemissionen im Speziellen ist die Schweiz im internationalen Vergleich noch immer Schlusslicht und weit weg von einer Paris-Abkommen kompatiblen Klimapolitik. Es enttäuscht deshalb, dass der Bund längst nicht alle ihm auf dem Verordnungsweg bietenden Möglichkeiten ausschöpft, um die Neuwagenemissionen (im Jahr 2020 für Personenwagen (PW) offenbar 124g CO₂/km für 100% der Flotte) den gesetzlichen Vorgaben (im Jahr 2020 für PW 95g CO₂/km für 85% der Flotte) auch nur anzunähern.

Im Speziellen trifft dies für Art. 13 Abs. 2 CO₂G zu, welcher den Bundesrat verpflichtet, wenn immer die Flottenziele jährlich zu erfüllen sind (was mit der vorliegenden Verordnung offensichtlich in jedem Fall gegeben ist), für PW jährliche Zwischenziele zu setzen, die einen jährlichen Absenkpfad definieren, der mit der Senkungsrate der Zielwerte der EU übereinstimmt. Dass dies für das Jahr 2022 noch nicht vorgesehen ist, lässt sich im besten Fall mit den noch fehlenden Informationen zum «massgeblichen Ausgangswert in der EU für das Jahr 2021» (Art. 12 Abs. 1 CO₂G) entschuldigen. Für die Zeit ab 2023 ist die gesetzliche Regelung von Art. 13 Abs. 2 CO₂G hingegen offensichtlich vollzugstauglich. Die im erläuternden Bericht vorgenommene Interpretation des Gesetzestextes, wonach bis mindestens 2025 auf jährliche Zwischenziele für PW-Flotten verzichtet werden kann und soll, ist mit dem Gesetzestext und der schriftlichen Begründung des entsprechenden Einzelantrags nicht kompatibel.

Für leichte Nutzfahrzeuge und schwere Fahrzeuge, wo der Bundesrat bzgl. jährlichen Zwischenzielen Handlungsspielraum besitzt (Art. 13 Abs. 1 CO₂G), fordern wir ein analoges Vorgehen, wie es für PW-Flotten gemäss Art. 13 Abs. 2 CO₂G vom Gesetzgeber vorgeschrieben ist (siehe Bemerkung zu Art. 21).

Art. 21 Zielwerte für die Jahre 2021-2024

Wir teilen die im erläuternden Bericht geäusserte Einschätzung, dass die Schweizer Flotte zu wenig von der Europäischen Flotte abweicht, um für die in der Schweiz in Verkehr gesetzten schweren Fahrzeuge von der Baseline der EU abzuweichen. Eine von der EU abweichender Ausgangswert, der die gesetzlichen Vorgaben von Art. 12 Abs. 6 CO₂G erfüllt («sofern keine Umgehung

von Sanktionen insbesondere in Form von Inverkehrsetzen in der Schweiz statt im Ausland möglich ist») dürfte ohnehin nur schwer zu definieren sein.

Wie im erläuternden Bericht S. 5 dargelegt, wird zumindest für schwere Fahrzeuge der massgebliche Ausgangswert in der EU gemäss Art. 12 Abs. 2 CO2G bis zum Bundesratsentscheid zur Verordnung bekannt sein. Dem Festlegen von jährlichen Zwischenzielen für schwere Fahrzeuge, im Sinne der bundesrätlichen Kompetenz nach Art. 13 Abs. 1 steht deshalb nichts im Weg. Wir schlagen vor analog der gesetzlichen Vorschrift für PW-Flotten (Art. 13 Abs. 2) vorzugehen, und die Zwischenziele so festzusetzen, dass sie der durchschnittlichen Senkungsrate der Zielwerte der EU entsprechen.

Für leichte Nutzfahrzeuge sind spätestens ab 2023 – wenn der massgebliche Ausgangswert der EU für das Jahr 2021 (Art. 12 Abs. 1) bekannt ist, entsprechende jährliche Zwischenziele einzuführen. Für Personenwagen ist der Bundesrat gemäss Art. 13 Abs. 2 ohnehin verpflichtet, entsprechende Zwischenziele festzulegen (siehe Ausführungen zu Beginn des 4. Kapitels).

Art. 20a Zwischenziele für die Jahre 2021-2024

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von schweren Fahrzeugen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, dürfen in den folgenden Jahren, den massgeblichen Ausgangswert in der EU für den Zeitraum 1. Juli 2019 – 30. Juni 2020, vermindert um die folgende Prozentzahl, nicht überschreiten

- a 2022: - 6 Prozent
- b 2023: - 9 Prozent
- c 2024: -12 Prozent

[zusätzliche Zwischenziele für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge spätestens per 2023 in Kraft zu setzen]

Art. 26 Emissionsgemeinschaften

Art. 15 Abs. 6 des neuen CO₂G führt die Bestimmung weiter, die bei der letzten Totalrevision vor 10 Jahren eingeführt worden ist. Damals waren fast nur fossil betriebene Fahrzeuge auf dem Markt. Durch den Anstieg der Elektroautos untergraben mittlerweile Emissionsgemeinschaften das Ziel der Massnahme - die Senkung des CO₂-Ausstosses der Neuwagenflotten – viel stärker als damals. Die bundesrätliche Politik verlangt mittlerweile von allen Importeuren sich von fossilen Antrieben zu verabschieden. Mit Zusammenschlüssen wie z.B. Emissionsgemeinschaften lassen sich die klimapolitischen Ziele deshalb nicht mehr erreichen. Die Möglichkeit Emissionsgemeinschaften abzuschliessen, ist deshalb auf fossil betriebene Fahrzeuge zu beschränken. Die Tatsache, dass nach 25 Jahren noch immer 16% der PW eingelöst sind, zeigt, dass Netto Null Treibhausgase bis 2050 wenig Spielraum lässt für das «Kompensieren» von Elektroautos durch Neuwagen, die doppelt so viel CO₂ ausstossen wie das Flottenziel erlaubt. Für Flotten mit relevantem Anteil an plug-in-Hybriden wären mit diesem Vorschlag Emissionsgemeinschaften

weiterhin möglich. Der Ausschluss von Fahrzeugen mit fossilfreiem Antrieb lässt sich mit der neuen Bestimmung im Gesetz begründen, die Elektroauto-Flotten neu eine Opting-Out-Möglichkeit gibt, um die CO₂-Reduktion im Rahmen der Treibstoffkompensationspflicht anzurechnen.

1 Importeure und Hersteller **von fossil betriebenen Fahrzeugen**, die sich zu einer Emissionsgemeinschaft zusammenschliessen wollen, müssen dies bis zum 30. November des Vorjahres beim BFE beantragen. Der Zusammenschluss kann für die die Dauer von ein bis fünf Jahren beantragt werden.

Art. 27 Vereinbarung der Übernahme von Fahrzeugen

Je stärker die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, um so grösser der Fehlreiz, durch Abtretungen das Ziel der CO₂-Flottenziele - die CO₂-Emissionen von Neuwagen eines jedes Importeurs zu senken – zu umgehen. Gleichzeitig mit der Einschränkung der Möglichkeit von Emissionsgemeinschaften auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist deshalb auch die Möglichkeit für Abtretungen abzuschaffen, damit Importeure von reinen Elektroautos nicht noch mehr auf Abtretungen ausweichen. Diese Regelung der Abtretungen wird im erläuternden Bericht damit begründet, dass Kleinimporteure nicht benachteiligt werden sollen. Es können auch alternative Möglichkeit geschaffen werden, damit Kleinimporteure von der Abrechnung im Flottenmittel Gebrauch machen können.

Art. 27 vollständig streichen.