

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

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

Bern, 3. September 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat die BPUK mit Schreiben vom 26. Juni 2024 eingeladen, zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) sowie der über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit. Daneben verweisen wir gerne auf die Stellungnahmen von KöV und EnDK.

1. Generelle Bemerkungen

Die Vorlage ist in ihren Grundzügen angemessen. Angesichts der Dringlichkeit und der Herausforderungen des fortschreitenden Klimawandels müsste der Handlungsspielraum in mehreren Bereichen weiter ausgeschöpft werden. Insbesondere in drei Bereichen erachtet der Vorstand der BPUK Anpassungen als notwendig:

- Der Inlandanteil zur Verminderung der Treibhausgasemissionen von zwei Dritteln ist unzureichend und sollte erhöht werden. Dies gilt umso mehr, weil die zuletzt verbleibenden Emissionen nach Ausschöpfung des leicht anzugehenden Verminderungspotenzials am schwierigsten zu reduzieren sind.
- Der Sektor Verkehr muss mehr als im Entwurf vorgeschlagen zu den Zielsetzungen beitragen. Die in der Vorlage enthaltenen Bestimmungen nehmen zwar wichtige und lange überfällige Streichungen von bestimmten Erleichterungen und Fehlanreizen vor. Allerdings sind auch die übrigen Erleichterungen zu streichen, der Kompensationssatz im Inland ist zu erhöhen und die Sanktionen sind anzupassen, damit im Verkehr ambitioniertere Zielsetzungen erreicht werden können.
- In der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) sind die Regelungen bezüglich der ökologischen Anforderungen an die erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- oder Treibstoffe denjenigen der EU anzugleichen: Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet müssen mindestens 70 Prozent statt wie vorgeschlagen 40 Prozent weniger Treibhausgasemissionen emittiert werden als bei konventionellen fossilen Brenn- oder Treibstoffen.

2. Anträge zu einzelnen Artikeln der CO₂-Verordnung

Art. 2a: Inlandanteil

Der vorgeschlagene Inlandanteil der Reduktion von mindestens zwei Dritteln bedeutet eine Abschwächung gegenüber der bisherigen Regelung im CO₂-Gesetz. Es ist fraglich, ob mit dem Inlandanteil von zwei Dritteln das globale Netto-Null-Ziel gemäss dem Pariser Klimaübereinkommen und dem Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) erreicht werden kann.

Um diesem gerecht zu werden, sind unter anderem ein umfassender Infrastrukturbau und Verhaltensänderungen in der Schweiz nötig. Hohe Anteile der Kompensation im Ausland verzögern dies. Verstärkte Investitionen in zukunftsweisende Technologien, Wissen und Expertise in der Schweiz unterbleiben.

Wir weisen auch darauf hin, dass die Kantone in ihren Zielsetzungen in der Regel auf Auslandkompensation verzichten. Sie planen also, die Treibhausgasreduktionen vollständig im Inland zu realisieren. Ein höherer Inlandanteil unterstützt unsere Bemühungen und Ambitionen und gibt den Kantonen Planungssicherheit.

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

Antrag

Art. 2a anpassen:

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

Art. 3: Richtwerte für einzelne Sektoren

In Art. 3 werden Richtwerte für die Sektoren festgelegt, um das Verminderungsziel für das Jahr 2030 zu erreichen. Gemäss Bst. b sollen die Emissionen im Sektor Verkehr im Jahr 2030 höchstens 75 Prozent der Emissionen im Jahr 1990 ausmachen. Die bisher erzielte Emissionsreduktion im Verkehr von 8 Prozent ist im Vergleich zu den anderen Sektoren sehr gering. Auch wird das Verminderungspotenzial für die nächsten Jahre mit dem Richtwert zu wenig ausgeschöpft. Der Richtwert für den Sektor Verkehr ist daher von 75 auf 65 Prozent anzupassen. Die Erreichung dieser Zielsetzung ist beispielsweise mit einem höheren Anteil an E-Fahrzeugen möglich. Um die Reduktion von 35 Prozent bis 2030 zu erreichen, müssten rein elektrisch betriebene Fahrzeuge ungefähr 22 Prozent des Gesamtbestands ausmachen. Damit wäre auch die übergreifende Zielsetzung gemäss Art. 2a mit einem Inlandanteil von mindestens 75 Prozent zu erreichen.

Mit der vorgesehenen Streichung von Artikel 3 Absatz 2 entfällt die Möglichkeit, dass das UVEK dem Bundesrat beim Verfehlen von Zwischenzielen weitere Massnahmen vorschlagen kann. Diese Streichung ist nachvollziehbar, da bis 2030 keine weiteren Zwischenziele mehr vorliegen. Dennoch sollte überprüft werden, ob sich die einzelnen Sektoren auf dem vorgesehenen Absenkpfad befinden, und gegebenenfalls sollen weitere Massnahmen vorgesehen werden können. So kann sichergestellt werden, dass die Ziele bis 2030 erreicht werden.

Antrag

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

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

(...)

b. im Sektor Verkehr: höchstens 65 ~~75~~ Prozent;

(...).

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

Art. 17a und 17b: Personenwagen und Lieferwagen

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

Antrag

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

Art. 26: Verminderung durch Ökoinnovationen

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

Antrag

Art. 26 streichen.

Art. 28 und Anhang 4a: Individuelle Zielvorgabe

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

Art. 29: Sanktionsbeträge

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

Antrag

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

Art. 66a: Inhalt der Verminderungsverpflichtung

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

Antrag

Art. 66a Abs. 2 konkretisieren:

² Die Verminderungsverpflichtung kann auch Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen durch die dauerhafte geologische Speicherung oder die dauerhafte chemische Bindung von abgeschiedenem CO₂ aus den direkten Emissionen des Anlagenbetreibers umfassen. Die Speicherung und Bindung des abgeschiedenen CO₂ muss dabei die Anforderungen nach Anhang 19 erfüllen.

Art. 87: Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

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

Antrag

Die Schwelle zur Ausnahme von der Kompensationspflicht ist bei 1'000 Tonnen CO₂ pro Jahr zu belassen.

Art. 89: Kompensationssatz

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

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

Anträge

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

Art. 104: Globalbeitragsberechtigung

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

Antrag

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

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

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

Anträge

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

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

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

Antrag

Art. 113e Abs. 1 Bst. b. anpassen:

¹ Förderberechtigt sind Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme, die:

(...)

b. eine thermische Kollektornennleistung von mindestens 10 ~~35~~ kW aufweisen;

(...).

Art. 127a: Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Die Finanzhilfen beschränken sich gemäss Art. 127a Abs. 1 auf die Planung, Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen. Die Bewertung und Kommunikation der Massnahmen würde mehr Aufmerksamkeit verdienen, um gute Praktiken zu verbreiten. Wir gehen im Weiteren davon aus, dass neben Massnahmen zur Vermeidung von Schäden wie im erläuternden Bericht (S. 52) beschrieben auch Massnahmen zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt förderungswürdig sind.

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

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

Antrag

Art. 127a anpassen:

¹ Finanzhilfen werden für die Planung, Entwicklung, Umsetzung, Evaluation und Kommunikation von Massnahmen ausgerichtet, die direkt oder indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Schäden durch den Klimawandel leisten und die den Zielen und Grundsätzen der Strategie Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz des Bundesrates entsprechen.

² Gefördert werden insbesondere Anpassungsmassnahmen zur Vermeidung von:

(...)

- c. Personen- und Sachschäden durch häufigere und intensivere Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen;
- d. Schäden in der Land-, Wald- und Energiewirtschaft sowie der Siedlungswasserwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden; dabei werden Anpassungsmassnahmen in der Landwirtschaft nur gefördert, wenn sie im Zusammenhang mit einer standortangepassten und klimawandelresistenten Bewirtschaftung stehen oder standortangepasste und klimawandelresistente Kulturen nutzen;
- e. Beeinträchtigungen von Ökosystemen Ökosystemleistungen durch Ereignisse und durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung;
- f. Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern.

Art. 128: Förderung Aus- und Weiterbildung und Öffentlichkeitsarbeit

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

Antrag

Art. 128 ist um die Klimaanpassung zu ergänzen.

Art. 128a: Höhe der Finanzhilfen

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

Antrag

Art. 128a anpassen:

Die Finanzhilfen betragen höchstens 60 ~~40~~ Prozent der anrechenbaren Kosten. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Projekts erforderlichen und angemessenen Kosten.

Auslandskompensation

Gemäss erläuterndem Bericht (S. 77–78) ist vorgesehen, dass die Kompensation im Ausland zur Erreichung des Klimaziels 2030 über die Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe erfolgen soll. Wir weisen darauf hin, dass diese jedoch voraussichtlich nur ungefähr die Hälfte der im Ausland zu kompensierenden Emissionen abdecken würde. Für die restlichen Emissionen müsste der

Bund internationale Bescheinigungen erwerben. Dies wäre mit hohen Kosten verbunden: Bei einem Preis von 100 Franken pro Tonne CO₂ wären dazu rund 400 Millionen Franken erforderlich.

3. Anträge zu einzelnen Artikeln der IBTV

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

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

Anträge

- *Art. 3 Abs. 1 Bst. a anpassen:*

¹ Die ökologischen Anforderungen nach Artikel 35d Absätze 1 und 4 USG sind erfüllt, wenn:

- a. der erneuerbare oder emissionsarme Brenn- oder Treibstoff unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus mindestens 70 ~~40~~ Prozent weniger Treibhausgasemissionen erzeugt als der konventionelle fossile Brenn- oder Treibstoff;
- (...).

- *Diese Änderung ist in Art. 19c Bst. a der Mineralölsteuerverordnung ebenfalls nachzuvollziehen.*
- *Ausserdem ist sicherzustellen, dass in den klimapolitischen Instrumenten, bei denen erneuerbare oder emissionsarme Brenn- und Treibstoffe angerechnet werden können, nur die Treibhausgasverminderungen im Vergleich zu fossilen Brenn- und Treibstoffen angerechnet werden.*

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

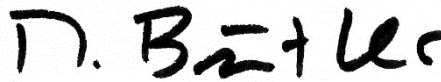
**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK
- N. Kammermann, Geschäftsführerin KVV
- V. Bittner-Priez, Generalsekretärin EnDK
- Y. Bichsel und S. Schürer, GS UVEK
- K. Schneeberger, Direktorin BAFU