



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Umwelt

3003 Bern

per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

25. August 2020

Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN stellen fest, dass der Bundesrat mit der CO₂-Verordnung erneut die Kompetenzen, die ihm das Gesetz gibt, nicht ausschöpft. Der Entwurf ist daher ungenügend und fällt weit hinter das zurück, was rechtlich möglich ist. Dies betrifft vor allem die Regelung der Neuwageneffizienz, die Kompensationspflicht für Treibstoffe und die Höhe der CO₂-Abgabe.

Aus Sicht der GRÜNEN sind folgende Anpassungen nötig:

Die grössten Schlupflöcher, welche das Neuwagenziel verwässern, müssen gestopft werden.

Schlupflöcher wie das sogenannte phasing-in und die Supercredits ermöglichen, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt werden und dass zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das erleichtert die Erreichung der Zielwerte enorm. Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto weiter verfehlt.

Der Kompensationssatz bei Treibstoffen muss ab 2021 auf mindestens 15% im Inland erhöht werden. Die GRÜNEN begrüssen die vorgesehene Erhöhung von 10 auf 12%, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass das aktuelle Gesetz dem Bundesrat die Kompetenz gibt, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Der Bundesrat hat es in der Vergangenheit verpasst, seine Kompetenz schon früher auszuschöpfen.

Die Anpassung der CO₂-Abgabe darf nicht auf Anfang 2022 hinausgeschoben werden. Parlament und Bevölkerung wollen, dass die CO₂-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel ist, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht wird. Die CO₂-Abgabe muss daher auf Anfang 2021 angepasst werden.

Die GRÜNEN halten weiter fest, dass der Einbruch von Nachfrage und Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen nicht zu einem Abbau beim Klimaschutz führen darf. Wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen.

Die GRÜNEN bitten die Verwaltung zudem 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 überschwemmt werden und diese für 2021 und die nachfolgenden Jahre verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Schliesslich erwarten die GRÜNEN vom Bundesrat, dass er zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des CO₂-Gesetzes hinaus zu verstärken.

Für die Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen verweisen wir auf die folgenden Seiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

grüne / les verts / i verdi
waisenhausplatz 21 . 3011 bern . schweiz

Anträge der GRÜNEN zu Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Antrag Art. 27 Abs.2 (phasing-in):

² Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–~~2022~~2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;
- b. im Referenzjahr 2021: ~~90~~100 Prozent;
- ~~c. im Referenzjahr 2022: 95 Prozent~~

Antrag Art. 27 Abs. 3 (Supercredits)

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–~~2022~~2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt;
- b. im Referenzjahr 2021: ~~4.671~~- fach;
- ~~c. im Referenzjahr 2022: 1.33-fach.~~

Begründung: Die geltende CO₂-Verordnung hat zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher bei der Neuwageneffizienzmassnahme. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv. Die vorliegenden Bestimmungen bringen über einen Drittel weniger CO₂-Einsparnisse, als möglich wären. Der Bericht «Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012 – 2018» des UVEK an die UREK der beiden Räte kommt zum Schluss, dass in den Jahren 2017 und 2018 die Emissionen von Neuwagen wieder ansteigen und somit die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften ausgeblieben ist. Die Massnahme muss daher aus Sicht der GRÜNEN verschärft werden.

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur 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 anderer alternativen Antriebsformen deutlich.

Die GRÜNEN unterstützen zudem ausdrücklich, dass in Artikel 17 die missbräuchliche Inverskehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert wird. Wie im erläuternden Bericht geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, 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.

Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

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: ~~42~~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: 500'000t CO₂ im Jahre 2021). Diese Lösung ist 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*innen 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.

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 Jahr 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Da das Parlament im neuen CO₂-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% vorsieht, würde ein höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Im Weiteren ist den GRÜNEN wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Zudem beantragen die GRÜNEN, vor allem zur Förderung von Wärmeverbänden, dass die Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst-durchgeführten Projekten nachzukommen (Art. 90 und 91), weitergeführt wird.

CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff.)

Antrag Art. 94 Abs. 1 Bst. d

¹ Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:

d. ab 1. Januar ~~2022~~2021: auf 120 Franken je Tonne CO₂, falls die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr ~~2020~~2019 mehr als ~~67~~68.5 Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betragen.

Begründung: Die Anpassung führt 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. 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.