



Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch: ynl-klima@bafu.admin.ch

17. Oktober 2024

**Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 –
Stellungnahme economiesuisse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024.

Als Wirtschaftsdachverband engagiert sich economiesuisse für eine Klimapolitik, die es den Unternehmen erlaubt, einen möglichst grossen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ohne an Wettbewerbsfähigkeit einzubüssen. economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt 2 Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche dieser Unternehmen nutzen Energie für die Bereitstellung ihrer Dienste und Produkte und sind deshalb von der aktuellen Revision und den damit einhergehenden Kostenfolgen betroffen. Die Gefahr von Struktureffekten, Verlagerungen und einer abnehmenden Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandortes gilt es bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen und eine Wachstumsbremse zu verhindern. Im Interesse einer prosperierenden Schweiz und unserer Mitglieder setzt sich economiesuisse ein für eine realistische, wirksame und kosteneffiziente Klimapolitik der Schweiz.

Das Wichtigste in Kürze

- *Die Dekarbonisierung wird zu einem steigenden Strombedarf führen. Die Sicherstellung einer ausreichenden, bezahlbaren und klimaneutralen Stromversorgung hat daher höchste Priorität.*
- *Einen Swiss Finish gilt es unbedingt zu vermeiden. Es benötigt gleich lange Spiesse gegenüber ausländischen Konkurrenten, damit die Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet ist.*
- *Überregulierung und Erhöhung der Bürokratie bringen keinen Mehrwert und verursachen unnötige Kosten. Bürokratieabbau ist gefragt.*
- *Das bisher erfolgreiche System der Zielvereinbarungen wird mit der vorliegenden Revision ausgehebelt anstatt ausgebaut. Hier sind dringlich Korrekturen nötig und dem Willen des Gesetzgebers gilt es Folge zu leisten.*

1 Allgemeine Bemerkungen

Dekarbonisierung setzt sichere und erschwingliche Stromversorgung voraus:

Um die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger zu reduzieren, soll Strom verstärkt fossile Energieträger ersetzen. Diese Substitutionsprozesse sowie die Einführung von CO₂-Abscheidungs- und Speichertechnologien zur Eliminierung unvermeidbarer Emissionen werden – trotz Einsparungen durch Effizienzsteigerungen und technischen Fortschritt – zu einem deutlich steigenden Strombedarf führen. Daher muss der Sicherstellung einer ausreichenden, bezahlbaren und klimaneutralen Stromversorgung eine sehr hohe Priorität eingeräumt werden. Eine sichere und erschwingliche Stromversorgung ist Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels.

Kein Swiss Finish – international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen:

Ein wirkungsvoller Klimaschutz kann nur erreicht werden, wenn alle Länder substanzielle Beiträge dazu leisten. Eine enge internationale Zusammenarbeit ist hierfür unerlässlich. Insellösungen sind nicht zielführend, da sie das Ambitionsgefälle gegenüber Wettbewerbern vergrössern und nur einen begrenzten Einfluss auf das globale Klima haben. Unilaterale Ansätze erhöhen zudem den finanziellen und administrativen Aufwand und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Insbesondere, wenn diese nicht durch gute Rahmenbedingungen oder Fördermassnahmen abgesichert werden. In diesem Sinne gilt es unbedingt einen Swiss Finish zu vermeiden und regulatorische Bestimmungen im Einklang mit den EU Massnahmen zu definieren.

Von zentraler Bedeutung ist, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiessen gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten (auch von ausserhalb der EU) führen bzw. diese weiter fördern. Ohne Planungssicherheit, aber auch ohne ausreichend klimaneutrale Energien oder leistungsfähige CO₂-Transportlogistik, welche mittelfristig von betroffenen Industrien genutzt werden können, gelingt die Umsetzung der langfristigen und kostenintensiven Projekte nicht.

Bürokratieabbau statt Erhöhung der Bürokratie:

Die vorgeschlagene Umsetzung wird in vielen Punkten zu zusätzlichen Kosten für die Unternehmen sowie zur Überregulierung und Bürokratisierung führen. Diese Überregulierung erhöht den Aufwand für alle Beteiligten und die Komplexität insgesamt, ohne dass ein klar erkennbarer Mehrwert für das Gesamtsystem und/oder das Erreichen des Netto-Null-Ziels 2050 entsteht. Die Erreichung des Netto-Null-Ziels ist anspruchsvoll genug. Deshalb sollte der Weg dorthin von einem Bürokratieabbau geprägt sein, anstatt dass die Bürokratie weiter ausgebaut wird.

Zielvereinbarungen – das bisher erfolgreiche System der Zielvereinbarungen wird ausgehebelt:

Mit Erstaunen und grossem Unverständnis nehmen wir im Entwurf der CO₂-Verordnung Kenntnis von fundamentalen Änderungen im Zielvereinbarungssystem. Diese Anpassungen bedeuten einen Paradigmenwechsel, der für den Industriestandort Schweiz und insbesondere für die Branchen, welche prozessbedingt mangels Substitute noch auf fossile Brennstoffe angewiesen sind, nicht hinnehmbar ist. Die Stärke des Zielvereinbarungssystems begründete sich bisher in der firmenspezifischen Ausgewogenheit zwischen der Umsetzung von Emissionsreduktionen und der wirtschaftlichen Tragbarkeit entsprechender Investitionen. Obwohl nur «wirtschaftliche Massnahmen» umgesetzt werden mussten, bedingte dies bei den Unternehmen finanzielle Mittel, welche über die kerngeschäftsrelevanten Investitionen hinaus, bereitgestellt werden mussten. Die Befreiung von der CO₂-Abgabe in Kombination mit der Rückverteilung aus dem CO₂-Abgabenertrag hat massgeblich dazu beigetragen, dass Investitionen in den Klimaschutz überhaupt möglich waren und gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gewährleistet war. Ein pragmatischer, nachweislich erfolgreicher Ansatz, um inländische Emissionsreduktionen umzusetzen und gleichzeitig «carbon-leakage» vorzubeugen. Dieses Gleichgewicht wird mit dem neuen Regime aufs Spiel gesetzt. Für Unternehmen, welche auf Hochtemperatur-Prozesswärme angewiesen sind, gibt es während einer nächsten Verminderungsverpflichtung keine technischen Alternativen zum fossilen Erdgas. Somit werden gerade die Industrieunternehmen mit den grössten Dekarbonisierungsherausforderungen künftig faktisch von der Teilnahme am System der Zielvereinbarungen ausgeschlossen.

Die neuen Anforderungen und Vorgaben im System der Zielvereinbarungen entsprechen einem Paradigmenwechsel. Weg vom erfolgreichen bottom-up-Ansatz (wo gemeinsam mit den Firmen wirtschaftliche Massnahmen in einer Zielvereinbarung festgehalten und verbindlich umgesetzt wurden) soll neu ein Top-down-Ziel von jährlich mindestens minus 2.5% CO₂-Emissionen gelten (unabhängig von der Massnahmen-Wirtschaftlichkeit). Damit wird das Konzept der bottom-up-Zielvereinbarung ausgehebelt. Dort wo die Vorgaben mangels grüner Alternativen nicht erfüllt werden können, wird die Rückerstattung der CO₂-Abgabe wegfallen, was die Produktionsstandorte mittelfristig wegen ungenügender Wettbewerbsfähigkeit existenziell gefährdet.

Der Wille des Gesetzgebers war, die Wirkung aus dem Instrument der Zielvereinbarungen zu erhöhen, indem neu allen Unternehmen der Zugang zum System der Zielvereinbarungen gewährt wird. Mit den Rahmenbedingungen, die nun in der Verordnung definiert sind, wird dieses Instrument weniger Wirkung erzielen als bislang. Es besteht die berechtigte Befürchtung, dass mit diesen Rahmenbedingungen einige Unternehmen wieder aus diesem erfolgreichen Instrument aussteigen und keine neuen dafür gewonnen werden. Das gilt es zu korrigieren und dem Willen des Gesetzgebers Folge zu leisten. Wir fordern, dass Unternehmen, die in einer vergangenen Periode bereits eine Verminderungsverpflichtung abgeschlossen haben, im Sinne einer Übergangslösung eine weitere Periode mit vergleichbaren Anforderungen anhängen können und somit für ihre bisherigen Anstrengungen nicht noch bestraft werden. Für Unternehmen, die erstmalig eine Verminderungsverpflichtung abschliessen, sollen strengere, aber dennoch realistische und wirtschaftlich tragbare Anforderungen definiert werden. Schwer vermeidbare Investitionen können nur mit hohen Investitionen in neue Infrastrukturen reduziert werden. Mit daraus resultierenden sprunghaften Emissionsreduktionen lassen sich höchstens zufällig Absenkpfade mit jährlichen Reduktionszielen einhalten. Entscheidend für den Investitionszeitpunkt ist zum einen die Abschreibungsdauer der bestehenden Infrastruktur, die Kosten der neuen Infrastruktur und natürlich die Verfügbarkeit von neuen, klimaverträglichen Energieträgern.

Die berechtigterweise ungenügende «Netto-Null-Kompatibilität» des Systems der Zielvereinbarungen ist im Rahmen der Revision CO₂-Gesetz nach 2030 anzugehen. So kann zwischenzeitlich Rechts- und Planungssicherheit gewährleistet werden.

Leitungsgebunden importierte erneuerbare Gase:

Die Wirtschaft begrüsst, dass nach Lösungen gesucht wird, leitungsgebundene importierte erneuerbare Gase für die Reduktion der CO₂-Emissionen nutzbar zu machen. Dies ist auch für die Schweizer Industrie eine wichtige Voraussetzung, um die Klimaziele zu erreichen. Damit die vorliegende Lösung überhaupt in die Praxis umgesetzt werden kann, bedarf es zwischenstaatlicher Vereinbarungen zur Übertragung der CO₂-Verminderung in die Schweiz. Die Wirtschaft erwartet, dass der Bund hier spürbare Initiative entwickelt. Bspw. sollten möglichst schnell Vereinbarungen mit Grossbritannien und Dänemark abgeschlossen werden.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Defossilisierung der Gasversorgung sind Rahmenbedingungen, die erneuerbare Gase als erneuerbare Energien anerkennen: Dazu gehören eine Förderung auf Augenhöhe mit anderen inländischen erneuerbaren Energieträgern, die Befreiung des leitungsgebunden importierten erneuerbaren Gases von der CO₂-Abgabe sowie die Vermeidung von Einschränkungen der Verbrauchssektoren.

2 Detailbemerkungen

Im Folgenden sind die für economiesuisse wichtigsten Anpassungen zu den einzelnen Artikeln zu den Ausführungsbestimmungen zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024 aufgeführt.

Art. 3

~~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 50 Prozent;~~
- ~~b. im Sektor Verkehr: höchstens 75 Prozent;~~
- ~~c. im Sektor Industrie: höchstens 65 Prozent;~~
- ~~d. im Sektor Übrige: höchstens 75 Prozent.~~

Kommentar:

Gemäss Art. 3 Abs. 3 des CO2-Gesetzes wird dem Bundesrat die Kompetenz übertragen, in Übereinstimmung mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festzulegen. Der Bundesrat kann, muss aber nicht von dieser Kompetenz Gebrauch machen. Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen stets dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt.

Art. 10 Abs. 6

6 Die **nationalen** Bescheinigungen werden im Umfang der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt. **Die internationalen Bescheinigungen werden im Umfang von 98 Prozent der gesamten jährlich ausgewiesenen Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistung ausgestellt.**

Kommentar:

Gemäss Art. 6 Abs. 3 lit. b CO2G kann der Bundesrat vorsehen, dass in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen bei der Ausstellung von Bescheinigungen ein Anteil der erzielten Emissionsverminderungen nicht berücksichtigt wird. Eine entsprechende Bestimmung fehlt im vorliegenden Verordnungsentwurf.

Die Stiftung KliK hat sich am 29. November 2022 gegenüber der Eidgenossenschaft freiwillig verpflichtet, 2 Prozent der an sie ausgestellten internationalen Bescheinigungen stillzulegen, nachdem der Bund in Aussicht gestellt hatte, eine entsprechende Verpflichtung ab dem 1. Januar 2025 in der CO2V zu stipulieren. Diese Verpflichtung der Stiftung KliK besteht bis Ende 2030 fort, auch wenn keine solche Bestimmung in die CO2V aufgenommen wird.

Somit entsteht eine Ungleichbehandlung der Stiftung KliK gegenüber anderen Marktteilnehmern und sie wird für ihr Entgegenkommen gestraft, wenn der Bundesrat nun von seiner Kompetenz keinen Gebrauch macht, einen Abzug von 2 Prozent auf die ausgestellten internationalen Bescheinigungen vorzunehmen, wie er 2021 für Aktivitäten unter Art. 6.2 des Pariser Übereinkommens an der Klimakonferenz COP26 in Glasgow dringend empfohlen hat.

Art. 14a Abs. 1, 3 und 4

1 Wer Flugreisen im Linienverkehr oder im planmässigen Gelegenheitsverkehr anbietet, die mit Verkaufsinseraten in Druckerzeugnissen oder in visuell-elektronischen Medien beworben werden, muss ab

dem 1. Januar ~~2026~~ **2027** im Inserat gut sicht- und lesbar und in Zahlen die durch die Flugreise bis zum Zielflugplatz voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben.

3 Die Berechnung erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen **und international etablierten Standards.**

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. **Dieser Rechner muss auf gefestigten, wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie international etablierten Standards gemäss Absatz 3 basieren.**

(neu) **7: CO₂ Minderungen aus der Nutzung von erneuerbaren Treibstoffen, Verbesserungen im Flugbetrieb sowie Investitionen in Negativemissionen sollen in der Berechnung berücksichtigt werden.**

Kommentar:

Abs 1: Die Übergangsfrist ist zu kurz, u.a. weil Personalausbau notwendig ist und einheitliche Berechnungsstandards etabliert werden müssen. Daher gilt es die Übergangsfrist zu verlängern, damit diese praktikabel sind.

Abs. 2 und 3: Art. 14a sieht eine Angabe der Emissionen in den Flugangeboten vor. Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Des Weiteren sollen weitere klimawirksame Emissionen und deren Effekte, welche in der oberen Troposphäre und der unteren Stratosphäre ausgestossen werden, ebenfalls berücksichtigt werden. Die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse reichen nach heutigem Stand nicht aus, um die Emissionen und Effekte weiterer klimawirksamer Schadstoffe in ein konkretes Flugangebot quantitativ einfließen zu lassen.

(neuer) Abs. 7: Eine Sensibilisierung der Flugreisenden bezüglich der Emissionen des Luftverkehrs wird begrüsst. Dabei ist es wesentlich, dass Minderungsmaßnahmen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Art. 23 Abs. 1

1 Importeure von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern müssen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ~~vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen eines Fahrzeugs~~ die Daten bekanntgeben, die für dessen Zuweisung zum Importeur und für die Berechnung einer allfälligen Sanktion erforderlich sind. **Es sind auch quantifizierte CO₂-Mengen, anstelle von Einzelfahrzeugen, von einem Grossimporteur auf den anderen innerhalb des Kalenderjahres übertragbar.**

Kommentar:

International ist der Handel mit CO₂-Zertifikaten zum Standard geworden. Durch die Handelbarkeit von CO₂-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO₂ auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selbst importieren, gleichermaßen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion durch die CO₂-Börsen übernehmen werden.

Art. 26a Verminderung durch Erdgas und Biogas

Kommentar:

Der Verweis in Art. 26a Abs. 1 auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV stellt einen unnötigen Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz dar. Die Behandlung der Brennstoffarten wird sinnvoller in der CO₂-Verordnung geregelt, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Auswirkungen und nicht um die Energieeffizienz als solche geht. Art. 26a ist entsprechend anzupassen, wobei im Sinne der Investitionssicherheit und eines effizienten Vollzugs weiterhin ein pauschaler Reduktionswert von 20% gelten soll. Darüber hinaus soll die Logik von Art. 26b optional auch auf Art. 26a angewendet werden können, d.h. mittels Bescheinigungen soll auch ein höherer Biogasbezug nachgewiesen und entsprechend angerechnet werden können.

Art. 26a Abs. 1 ist dahingehend anzupassen, dass sowohl ein pauschaler Reduktionswert von 20% als auch ein individueller Reduktionswert angewendet werden kann. Ein individueller Reduktionswert erfordert den Nachweis eines höheren Biogasbezugs. In der Folge ist der Teilsatz mit dem Verweis auf die EnV (SR 730.02) zu streichen.

Art. 26b Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Kommentar:

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd einzuarbeiten wie erneuerbare synthetische Treibstoffe. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff);
- erneuerbare gasförmige synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff);
- erneuerbare biogene Stoffe (inkl. HVO)

eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen.

Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissions-reduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern (falls genügend Energie bereitgestellt werden kann).

Art. 26c Erleichterungen bei ~~rein~~ elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (**Steckerfahrzeuge**) für die Jahre 2025 ~~und bis~~ 2029 und für die Jahre 2030 bis 2034

1 Überschreitet der Anteil der ~~rein~~ elektrisch angetriebenen Fahrzeuge an einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs in den Jahren 2025 ~~und bis~~ **2029 und 2030 bis 2034** 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~~ **Ab** Referenzjahr 2025:
 1. 17 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,
 2. 6 Prozent für schwere Fahrzeuge,
 - 3. 25 Prozent für Personenwagen;**
- b. ~~im~~ **Ab** Referenzjahr 2030:
 1. 30 Prozent für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper,
 2. 10 Prozent für schwere Fahrzeuge,
 - 3. 50 Prozent für Personenwagen.**

2 Die Verminderung entspricht der Höhe der Überschreitung, höchstens aber:

- a. 5 Prozent für **Personenwagen**, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper;
- b. 3 Prozent für schwere Fahrzeuge.

Kommentar:

Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind bei der Umsetzung der Gesetzesrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche betreffend den Emissionsvorschriften mit den Zielen der EU-Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässer CO₂-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren und ein (neuer) unerwünschter Swiss Finish geschaffen wird – zu Lasten der Schweizer Konsumenten. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF- und SNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.

Die vorgelegten Bestimmungen werden laut Hochrechnungen des VFAS in den Jahren 2025 bis 2029 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 300 Millionen Schweizer Franken (optimistische Berechnungsgrundlage) bis 550 Millionen Schweizer Franken (pessimistische Berechnungsgrundlage) führen. Dies bedeutet, dass das BAFU für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu zusätzlichen massiven Sanktionszahlungen führt. Diese Haltung widerspricht dem Ziel, dass die Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umgesetzt werden, wie die Vorschriften in der EU.

Art. 66a Abs. 1

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 EnG17 abgeleitetes Treibhausgas-effizienzziel einhält, ~~die jedoch jährlich mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswort 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 Treibhausgas-Ver-minderung von mindestens 2,5 Prozent gegenüber dem Ausgangswort der Zielvereinbarung entspricht (Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel).~~

Kommentar:

Das Mindestziel von 2.5% pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down 2.5% pro Jahr ist, erübrigt sich die Zielvereinbarung. Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch (und auch nicht zielführend). Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar.

Weiterer Punkt: Der Anschluss an ein Fernwärmenetz ist nicht als Massnahme anrechenbar. Das war bereits in der Vergangenheit ein Fehlanreiz (das Unternehmen kann nichts ans Ziel anrechnen, wenn es sich an die Fernwärme anschliesst) und sollte korrigiert werden. Wenn sich ein Unternehmen z.B. an einen Seewasserverbund anschliesst, ist diese Massnahme nicht anrechenbar und es muss eine

hohe Sanktion zahlen, auch wenn es CO2-frei wird. Für viele Unternehmen (bspw. in der Stadt Zürich) ist der Anschluss an einen Verbund die einzige mögliche Massnahme zur Substitution von Gas/Öl.

Art. 66a Abs. 3

3 Für die Festlegung des Treibhausgaseffizienzziels oder des Massnahmenziels werden alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu ~~sechs vier~~ Jahren berücksichtigt. Bei Infrastrukturmassnahmen, insbesondere bei Massnahmen an Gebäuden, an langlebigen Anlagen und an Anlagen, die auf mehrere Produkte oder Prozesse ausgerichtet sind, gilt eine Amortisationsdauer von bis zu ~~zwölf~~ acht Jahren.

Kommentar:

Die ist eine Verschärfung gegenüber der bisherigen Verminderungsverpflichtung. Diese Verschärfung verhindert den Einstieg der Unternehmen in den Zielvereinbarungs-Prozess, dies entgegen den Absichten von Parlament/Gesetzgeber, welche eine Öffnung des Prozesses für alle Unternehmen beabsichtigen. Ziel muss sein, möglichst viele Unternehmen für den Zielvereinbarungs-Prozess zu gewinnen, damit die Unternehmen nebst der Verminderungsverpflichtung für weitere Massnahmen sensibilisiert werden können. Die Payback-Zeiten sind keine statischen Grössen. Einerseits sind die Energiepreise derzeit hoch und andererseits gibt es Kostendegressionen bei den Massnahmen, was beides bei Beibehaltung der Payback-Zeiten bereits zum mehr umzusetzenden Massnahmen führt.

Art. 67

Eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel können die folgenden Betreiber von Anlagen eingehen:

- a. Betreiber, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von mindestens ~~500~~ 100 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben; oder
- b. Betreiber, die nach Artikel 39 EnG18 die Rückerstattung des Netzzuschlags beantragen wollen.

Art. 68

Eine Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel können Betreiber von Anlagen eingehen, die in den vorangehenden zwei Jahren Treibhausgase im Umfang von in der Regel maximal 1500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben.

Kommentar:

Art. 67 und 68: Die Grenzwerte in tCO₂ für die Modellwahl sind willkürlich gesetzt. Wenn sie auf Verordnungsstufe definiert werden, kann es keine Ausnahmen geben. Das führt dazu, dass Unternehmen mit der neuen Periode das Modell wechseln müssen, obwohl sie bisher sehr gut mit dem bisherigen Modell gefahren sind. Die Grenzwerte sind daher aus der Verordnung zu entfernen und auf Stufe Vollzugsmitteilung zu regeln.

Ansonsten gilt es den Grenzwert für das Treibhausgaseffizienzziel auf mindestens 100 Tonnen zu definieren und den Grenzwert für das Massnahmenziel wie bisher mit «in der Regel» zu definieren. Gerade im Bereich zwischen 100 bis 500 Tonnen CO₂eq pro Jahr gibt es eine hohe Anzahl an Unternehmen, die eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgaseffizienzziel eingehen können.

Art. 68a Abs. 2

(...)

2 Die Zielvereinbarung der Gemeinschaft nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 EnG19 muss alle Standorte der beteiligten Betreiber, ~~jedoch höchstens 50 Standorte~~ umfassen.

Kommentar:

Die maximale Anzahl Standorte von 50 ist willkürlich und verhindert unter Umständen die Fortführung von gut funktionierenden und die Bildung von neuen, sinnvollen Emissionsgemeinschaften. Die Begrenzung ist aus der Verordnung zu streichen.

Art. 69 (neuer) Abs. 6

6 Zielvereinbarungen resp. Verminderungsverpflichtungen werden grundsätzlich innerhalb von maximal 3 Monaten nach deren Einreichung durch den Anlagenbetreiber auditiert.

Kommentar:

Für die Einhaltung einer Verminderungsverpflichtung sind bei den Unternehmen zunehmend grössere, aus der Unternehmensstrategie abgeleitete, Investitionen notwendig. Dies setzt Planungs- und Investitionssicherheit voraus. Diese ist nicht gegeben, wenn Zielvereinbarungen erst irgendwann innerhalb ihrer 10 Jahre-Laufzeit auditiert werden. Eine Verminderungsverpflichtung muss unbedingt bis spätestens 3 Monate nach ihrer Einreichung auditiert werden. Eine spätere, nachträgliche Korrektur oder rückwirkende Anpassung einer Verminderungsverpflichtung durch das BAFU muss ausgeschlossen werden.

Art. 72b

~~**Der Dekarbonisierungsplan muss von einer registrierten Beraterin oder einem registrierten Berater nach Artikel 9 der Klimaschutz-Verordnung vom xx.yy.zzzz verifiziert werden.**~~

Kommentar:

Der Artikel 72b soll gestrichen werden. Das BAFU/BFE muss die Dekarbonisierungsfahrpläne selbst verifizieren und nicht an Dritte (Kosten zu Lasten der Unternehmen) auslagern. Wenn Unternehmen diese Pläne mit Unterstützung von zertifizierten Beratern (nicht nur von der EnAW oder act) erstellen, sollten diese qualitativ genügend sein und ein Verifizieren nicht viel Aufwand verursachen (vgl. Verifizierung der Zielvereinbarung durch das BAFU). Ansonsten würde die Verwaltung die Berater bestimmen (Registrierung), aber die Unternehmen würden die Verifizierung bezahlen müssen, was nicht akzeptabel ist. Falls der Dekarbonisierungsfahrplan von einem registrierten Berater auf Kosten des Unternehmens (siehe Begleitbericht) verifiziert werden müsste, wäre das wieder eine zusätzliche Hürde.

Art. 72d Bst. b

Nicht an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden:

(...)

- b. Emissionsverminderungen, die auf Massnahmen zurückgehen, für die eine Finanzhilfe **für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e** gewährt wurden.

Kommentar:

Diese Formulierung schliesst sämtliche Finanzhilfen aus, auch z.B. von Gemeinden und Kantonen oder privatwirtschaftlichen Stiftungen/Organisationen. Das ist weder verständlich noch nachvollziehbar. Daher sollte sie auf Finanzhilfen für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e beschränkt werden.

Zur praktischen Umsetzung: Da Massnahmen, für die eine Finanzhilfe für neuartige Technologien und Prozesse gemäss Artikel 6 KIG gewährt wurde, nicht in die Definition des Verminderungsziels einfließen, bzw. aus diesem Ziel entfernt werden, sollte die notwendige Flexibilität für Unternehmen geschaffen werden, die sich zu einem späteren Zeitpunkt für eine solche Förderung entscheiden. In Anbetracht der dynamischen Entwicklungen in der Technologie sowie der sich ständig ändernden Marktbedingungen ist es für Unternehmen unerlässlich, ihre Fahrpläne und Verminderungsverpflichtungen möglichst flexibel anpassen zu können. Dies ermöglicht ihnen, auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse, technische Fortschritte oder Änderungen in der regulatorischen Umgebung zu reagieren. Letztlich unterstützt diese Flexibilität nicht nur die Unternehmen selbst, sondern auch die Erreichung übergeordneter Umweltziele, indem sie Anreize für Innovation und nachhaltige Entwicklung schafft.

Art. 72e

1 Hat ein Betreiber das in der Verminderungsverpflichtung festgelegte Treibhausgas-effizienz- oder Massnahmenziel in der Zeitspanne 2025–2030 **oder 2030-2040** nicht erreicht, so kann er sich auf Gesuch hin nationale und internationale Bescheinigungen im Umfang von ~~2.5~~ **4.5** Prozent der Treibhausgasemissionen der Jahre 2025–2030 **oder 2030-2040** an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung anrechnen lassen.

Kommentar:

Ein flexibler Mechanismus zur Zielerreichung in Form von Anrechnung von Bescheinigungen ist nur bis 2030 möglich. Ein solcher Mechanismus muss auch für die Teilperiode 2030-2040 eingebaut werden. Ferner ist nicht nachvollziehbar, warum der bisherige Wert von 4.5 Prozent auf 2.5 Prozent reduziert werden soll. Flexibilität für Unternehmen ist dabei wichtig und entscheidend.

Art. 73a Abs. 1 Bst. c

c. in den Anlagen für die Tätigkeit im Regelbetrieb keine fossilen ~~Brennstoffe~~ **Regelbrennstoffe** mehr energetisch genutzt werden;

Kommentar:

Das Austrittskriterium soll nur für die eingesetzten Regelbrennstoffe gelten. Fossile Brennstoffe, wie beispielsweise Lösungsmittel oder Destillationsrückstände, die als Nebenprodukte in der Produktion anfallen und fachgerecht durch eine Verbrennung entsorgt werden müssen, sollten in Bezug auf die Entlassung von einer Verpflichtung zur Emissionsminderung eine Sonderbehandlung erfahren und von Artikel 73a Absatz 1 Buchstabe c ausgenommen werden. Dies betrifft auch die thermische Behandlung von VOC. Dies liegt daran, dass sie – im Gegensatz zu herkömmlichen Regelbrennstoffen – nicht einfach durch umweltfreundlichere Alternativen ersetzt werden können. Der Grund dafür ist, dass Ersatzbrennstoffe nicht primär zur Energiegewinnung hergestellt werden, sondern als unvermeidliche Nebenprodukte industrieller Prozesse entstehen. Eine thermische Verwertung dieser Stoffe ist deshalb die einzige sinnvolle Möglichkeit, diese Produktionsreste im Rahmen der Entsorgung zu nutzen.

Art. 89 Abs. 3

Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

(...)

g. Für das Jahr 2031: 52 Prozent

h. Für das Jahr 2032: 54 Prozent

i. Für das Jahr 2033: 56 Prozent

j. Für das Jahr 2034: 58 Prozent

k. Für das Jahr 2035: 60 Prozent

Kommentar:

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dieses wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten wird. Idealerweise beträgt der Förderhorizont mindestens zehn oder mehr Jahre.

Mit der Totalrevision des CO₂G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Die Ablehnung des totalrevidierten CO₂G durch das Stimmvolk im Juni 2021 hat diesen Zeitplan obsolet gemacht. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts bis mindestens 2035 erforderlich.

Art. 91 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.~~

Kommentar:

Die Bestimmung führt erstens zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz. Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in seinem NDC («Nationally Determined Contributions») ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis 2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht.

Der Bundesrat schlägt mit vorliegendem Artikel eine hybride Lösung vor, die nicht überzeugt. Die voraussichtlich mindestens 8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland wird reduzieren müssen, wenn sie ihr deklariertes Emissionsziel erreichen will, sollen demzufolge auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was jeder Logik entbehrt.

Die Bestimmung bringt auch sachliche Inkonsistenzen mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend und sachlich nicht gerechtfertigt.

Art. 92a

Die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf, wobei eine Anrechnung mittels Herkunftsnachweis möglich ist.

Kommentar:

Gerade zu Beginn der Skalierung, während die Produktionsmengen noch gering und die Versorgungskonzepte nicht etabliert sind, macht eine geografisch gebundene Nutzung von SAF keinen Sinn. Um erhebliche Transportkosten sowie unnötige CO₂-Emissionen zu vermeiden, gilt es für die Nutzung von SAF einen Zertifikatshandel (ein sogenanntes «Book & Claim» System) nach Vorbild des Strommarktes

zu etablieren. Unter einem Book & Claim System wird die Nutzung von SAF über einen Zertifikatshandel möglich und bilanziell anrechenbar – unabhängig vom Ort der Betankung.

Ein solches Konzept würde grosse administrative und umweltbezogene Vorteile bieten. Die Schweiz sollte dabei ein anschlussfähiges System zur bilanziellen SAF-Anrechnung etablieren und sich mit der EU für die Schaffung eines gemeinsamen Book & Claim Systems einsetzen. Zentral dabei ist, ein administrativ einfaches System zu etablieren, welches über effektive Kontrollmechanismen verfügt sowie Betrug und Doppelzahlungen verhindert.

Art. 92b

Für die Erfüllung der Beimischpflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes kann ein gültiger Herkunftsnachweis während ~~XX~~ **24** Monaten ab Ende des Zeitraums, in dem die Charge der emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe produziert oder importiert wurde, als Nachweis für die Nutzung dieser Flugtreibstoffe eingesetzt werden.

Kommentar:

Die CO₂-Verordnung definiert in Art. 92b keine minimale oder maximale Dauer der Anrechenbarkeit eines gültigen Herkunftsnachweises. Wir schlagen vor, dass ein gültiger Herkunftsnachweis bis mindestens 24 Monate nach Lieferung der Charge eingesetzt werden kann. Das jährliche Reporting der Emissionen in ETS wird bis zum 31. März des darauffolgenden Jahres eingereicht. Es macht Sinn, dass auch der Herkunftsnachweis mindestens bis zu diesem Datum oder gar darüber hinaus gültig sein sollte, damit einerseits ein allfälliges Reporting der Herkunftsnachweise im Gleichschritt getätigt werden kann und die Herkunftsnachweise bis zur Freigabe der Behörden gültig sind.

Art. 92d-g

Kommentar:

Wie einleitend in den allgemeinen Bemerkungen geschrieben, begrüsst die Wirtschaft Bestrebungen, die dazu führen, leitungsgebunden importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie anzuerkennen. Die bereits hohen gesetzlichen Anforderungen werden in der vorliegenden Verordnung in einem derart aufwendigen projektbezogenen Gesuchsverfahren umgesetzt, dass die Praxistauglichkeit der Massnahme arg in Frage gestellt ist. Ziel müssen zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz sein, damit die CO₂-Verminderung der in die Schweiz exportierten erneuerbaren Gase grundsätzlich nur in der Schweiz angerechnet wird. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden.

Art. 92d Abs. 3

~~3 Zusätzlich ist dem Gesuch der Entscheid des Partnerstaates zum konkreten Projekt und ein Prüfbericht einer von BAFU bezeichneten Auditstelle beizulegen. Im Gesuch ist der Nachweis der Übertragung der Emissionsverminderung durch den Partnerstaat zu erbringen.~~

Kommentar:

Diesen Nachweis verlangt das Gesetz (Art. 15 Abs. 3), aber keine weiteren Formalitäten.

Art. 92e Abs. 2

~~2 Das BAFU prüft insbesondere die Anerkennung der Übertragung der Emissionsvermindern-
gen durch den Partnerstaat. Soweit es notwendig ist, führt das BAFU weitere Abklärungen
durch.~~

Kommentar:

Es braucht keine zusätzliche Prüfung durch das BAFU, wenn eine Bestätigung des Partnerstaates ge-
mäss Art. 92 Abs. 3 vorliegt.

Art. 92f Abs. 1 (neuer) Bst. c.

- c. Bei Vorhandensein einer staatlichen Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminde-
rung zwischen einem Exportland oder der EU und der Schweiz genügt der Nachweis der
verbrauchten Herkunftsnachweise im HKN-Register. Für diese stellt das BAFU internati-
onale Bescheinigungen aus.

Kommentar:

Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine
Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pau-
schale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Art. 113c Abs. 1

1 Förderberechtigt sind Neuanlagen oder erhebliche Erweiterungen von Anlagen zur Produktion erneu-
erbarer Gase, ~~die durch die Vergärung von Biomasse Gas produzieren und dieses weiter zu Bio-
methan aufbereiten.~~

Kommentar:

Nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan
beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Er-
weiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig
von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 Bst.d rev-CO₂-Gesetz). Daher soll diese Ein-
schränkung gestrichen werden.

Weiterer Punkt: Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren
Gasen und dem erheblichen Anteil an CO₂-Abgaben, welche die Schweizer Gasversorger auf dem
Weg zur klimaneutralen Gasversorgung auf das verbleibende fossile Gas entrichten, ist der vorgese-
hene Anteil von 5 Mio. Franken an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuer-
bare Energien von 45 Mio. Franken nicht akzeptabel. Ein höherer Beitrag würde die Verfügbarkeit von
erneuerbaren Gasen im Netz auch für industrielle Dekarbonisierungszwecke erhöhen. Deshalb sollte
eine Erhöhung der Fördermittel auf jährlich 10 Mio. Franken vorgesehen werden.

Art. 127a, (neuer) Abs. 4

4 Für Massnahmen nach Art. 127a werden maximal 10% der Erlöse aus der Versteigerung von
Emissionsrechten für Anlagen verwendet.

Kommentar:

Bei der Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten muss der Fokus auf zu-
sätzlichen Emissionsreduktionen, resp. bei der Finanzierung der notwendigen Transportinfrastrukturen
zum Abtransport von abgeschiedenem CO₂ liegen.

Entsprechend sind die Erlöse hauptsächlich für Massnahmen in Anlagen im EHS zu verwenden, also für Massnahmen nach Art. 127c.

Art. 127b (neuer) Abs. 3

3 Können für ein Vorhaben im Bereich Anpassungsmassnahmen und Vermeidung von Schäden auch andere staatliche oder kantonale Subventionen beansprucht werden, ist eine zusätzliche Förderung gemäss Art. 127a unzulässig.

Kommentar:

Um die Konsistenz zu anderen Fördersystemen sicher zu stellen, sind keine Mehrfachforderungen möglich, Mitnahmeeffekte sind auszuschliessen.

Art. 127f

Das BAFU zahlt die Finanzhilfen ~~nach Genehmigung des Berichts über die Umsetzung der Massnahme oder das Erreichen der festgelegten Zwischenziele ganz oder teilweise aus~~ **bei Umsetzungsbeginn der Massnahme ganz oder zumindest teilweise aus. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Umsetzung der Massnahme durch den Empfänger der Finanzhilfen wieder an das BAFU zurückerstattet.**

Kommentar:

Die vorgeschlagene staatliche Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen, welche am EHS teilnehmen müssen, wird begrüsst. Diese Initiative unterstützt und fördert die bereits laufenden Diskussionen und Arbeiten innerhalb der Schweizer Industrie für geeignete Massnahmen und die praktische Umsetzung in den Werken. Allerdings stellt sich die Auszahlung der Finanzhilfen erst bei Vorlage eines Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme als unglücklich dar, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. In Anbetracht der bei unseren Mitgliedunternehmen benötigten Investitionssicherheit schlagen wir die obenstehende Änderung des Artikels 127f bezüglich der Auszahlung (oder zumindest Teilauszahlung) der Finanzhilfen für Massnahmen zur Dekarbonisierung vor. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Art. 146af

~~1 Für Kleinimporteure von Personwagen sowie Lieferwagen und leichten Sattel-schleppern gelten bis zum xx.yy.2025 für die Steigung der Zielwertgeraden (a) gemäss Anhang 4a die Worte gemäss bisherigem Recht.~~

~~2 Für Kleinimporteure gelten die Bestimmungen von Artikel 17b Absatz 2 und Artikel 17c Absatz 2 bis zum xx.yy.2025 in den bisherigen Fassungen.~~

Kommentar:

Hier wird eine Gleichbehandlung der wirtschaftlichen Akteure verletzt. Die vorgeschlagene Regelung nützt allein den Kleinimporteuren. Die Ungleichbehandlung schadet dem Wettbewerb. Die vorgeschlagenen Änderungen auf den XX.YY.2025 bringen für den Automobilmarkt ein Risiko der Ungleichbehandlung mit sich. Entsprechend ist auf die Anpassungen zu verzichten. Es wird ein Inkrafttreten der Verordnung auf den 01.01.2025, ohne Rückwirkung erwartet. Dies sollte aufgrund des Vernehmlassungsendes vom 17. Oktober 2024 realisierbar sein.

Sollte dies nicht möglich sein, muss die Übergangslösung allen Importeuren zur Verfügung stehen und auf den 30.06.2025 terminiert werden.

Anhang 3, Art. 5 Abs. 1 Bst f

Für ein Projekt oder Programm im Inland werden keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt, wenn die Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen erzielt werden durch:

(...)

- f. Strom als Brennstoffersatz für Prozesswärme; ausgenommen ist die Verwendung in Wärmepumpen oder wenn ~~die Herkunft des verwendeten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen garantiert wird~~ der verwendete, allenfalls CO₂-belastete Strom nachweislich zu Emissionsreduktionen gegenüber dem substituierten fossilen Prozess führt.

Kommentar:

Um die Anreize zur Elektrifizierung von heute mit fossilen Energien befeuerten Prozessen zu erhöhen, ist es nicht zwingend, dass teurer, CO₂-freier Strom verwendet wird, sondern dass eine deutliche Emissionsreduktion gegenüber dem substituierten fossilen Prozess resultiert. Der Stromsektor hat selber auch Dekarbonisierungsziele.

Anhang 4a, Ziffer 1.3 Bst. a

a. Steigung der Zielwertgeraden:

bei Personenwagen: ~~-0.0144~~ **0.0333** in den Jahren 2025 bis 2029; ~~-0.0076~~ **0.0144** ab 2030

bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern:

In den Jahren 2025 bis 2029: 0.1064 ~~für Fahrzeuge oder Flotten mit einem Leergewicht grösser Mt 2; 0.0848 für solche mit einem Leergewicht kleiner oder gleich Mt 2~~

Ab 2030: ~~0.1064~~ **0.0848** ~~für Fahrzeuge oder Flotten mit einem Leergewicht grösser Mt 2 ist; 0.0499 für solche mit einem Leergewicht kleiner oder gleich Mt 2~~

Kommentar:

Unter Berücksichtigung der zunehmenden Verbreitung von Plug-In Hybriden, Hybriden und Elektrofahrzeugen wird eine negative Steigung der Zielwertgeraden bei den CO₂-Emissionsvorschriften als kontraproduktiv angesehen. Mit zunehmendem Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen reduziert sich die individuelle Zielvorgabe, dies untergräbt das übergeordnete Ziel der CO₂-Reduktion und der Förderung der Elektromobilität. Von einer zweigeteilten Regelung der Zielwertgeraden ist abzusehen; das erschwert den Vollzug für das BFE, für die Importeure bestünde durch Veränderungen des Pools das Risiko in die höhere Klasse eingeteilt zu werden. Aus Gründen der Planungssicherheit (Umklassierung könnte massive Sanktionen auslösen) ist von der Zweiteilung der Zielwertgeraden nach Leergewicht abzusehen. Die Emissionsvorschriften für Neuwagen sollten grundsätzlich so konzipiert werden, dass die Importeure nicht ohne eigenes Verschulden Sanktionszahlungen leisten müssen. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF- und SNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden. Die vorgelegten Bestimmungen werden laut Hochrechnungen des VFAS in den Jahren 2025 bis 2029 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 300 Millionen Schweizer Franken (optimistische Berechnungsgrundlage) bis 550 Millionen Schweizer Franken (pessimistische Berechnungsgrundlage) führen.

Anhang 6, Ziffer 10

Kommentar:

Dort ist derzeit die Verpflichtung zur Teilnahme am EHS von Anlagen u.a. zur Herstellung von Zementklinker geregelt. Da sich in der Zukunft der Fokus der Zementindustrie noch weiter in Richtung Produktion von umweltfreundlichen und klinkerreduzierten Zementen mit neuen Zusatz- und Zusatzstoffen (z.B. kalzinierte Tone) verlagern wird, ist es von zentraler Bedeutung, dass auch das EHS in diesem Punkt weiterentwickelt wird. Das EU-ETS wird ab 01.01.2026 eine neue Benchmark einführen, unter welcher die Produktion von grauem Zementklinker und «anderen hydraulischen Bindemitteln» zusammengefasst ist. Für die Schweizer Zementindustrie ist es zentral, dass diese - zukünftig in der EU geltende - Regulierung ebenfalls in das Schweizer EHS übernommen wird, damit die Äquivalenz der beiden Systeme gewährleistet bleibt, die Unternehmen im internationalen EU-Vergleich wettbewerbsfähig bleiben und wichtige Innovationen auf dem Weg zur Erreichung des Netto-Null-Ziels nicht ausgebremst werden.

Anhang 8, Ziffer 1

Kommentar:

Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für teilnahmepflichtige Anlagen (Anhang 8, Ziff. 1) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir fordern hier eine weniger drastische Reduktion; z.B. eine gleichmässige - jedoch nicht weniger ambitionierte - Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030. Durch diese geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO2-intensiven Industriezweige vermieden, jedoch trotzdem die Stellschraube spürbar angezogen, um CO2-Emissionen zu verringern. Dank dieses Modells können die EHS-Teilnehmer weiterhin wichtige Investitionen in Dekarbonisierungsmassnahmen parallel tätigen und die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten wird ebenfalls verringert. Für eine konkrete Anpassung des Anhangs 8, Ziffer 1 Bst. a und b verweisen wir auf die Stellungnahme unseres Mitglieds cemsuisse, die wir in diesem Punkt unterstützen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung,
Bereichsleiter Infrastruktur,
Energie und Umwelt

Beat Ruff
Leiter Energie- und Klimapolitik