



6. Oktober 2020

---

# **Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund der parlamentarischen Initiative Burkart (17.405)**

## **Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens (4. Mai - 25. August 2020)**

---

Aktenzeichen: BAFU-233.11-1849/4/4



## 1 Einführung

Die Schweiz fördert seit dem 1. Juli 2008 umweltschonende Treibstoffe über Steuererleichterungen. Die entstehenden Steuerausfälle müssen gemäss Gesetz über den Benzinsteuersatz ausgeglichen werden. Diese Erleichterungen von der Mineralölsteuer (MinöSt) waren jedoch gemäss dem Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996<sup>1</sup> (MinöStG) bis zum 30. Juni 2020 befristet. Am 27. Februar 2017 reichte Thierry Burkart eine parlamentarische Initiative (Pa.Iv. Burkart)<sup>2</sup> zur Verlängerung der Steuererleichterungen bis 2030 ein.

Weil sich die parlamentarischen Beratungen zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020<sup>3</sup> verzögerten, so dass ein Inkrafttreten frühestens auf 1. Januar 2022 möglich ist, beschloss das Parlament gestützt auf die Pa.Iv. Burkart am 20. Dezember 2019<sup>4</sup> neben einer Verlängerung der Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe bis Ende 2023 auch eine Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, um eine Regulierungslücke zu verhindern. Diese Teilrevision umfasst ein Verminderungsziel von 1,5 Prozent für das Jahr 2021 gegenüber 1990 sowie die Verlängerung folgender bis Ende 2020 befristeten Instrumente: Kompensationspflicht für die Importeure von fossilen Treibstoffen, die in Kombination mit den Steuererleichterungen zu einer bedeutenden Zunahme des Absatzes von biogenen Treibstoffen geführt hat, das Emissionshandelssystem (EHS) und die CO<sub>2</sub>-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung. Mit der Annahme der Pa.Iv. Burkart am 20. Dezember 2019 wurden die CO<sub>2</sub>-Abgabebefreiung und die Kompensationspflicht für fossile Treibstoffimporteure im CO<sub>2</sub>-Gesetz um ein Jahr bis Ende 2021 verlängert. Das EHS wird hingegen zeitlich nicht beschränkt, da das Parlament mit der Annahme der Verknüpfung des EHS mit demjenigen der EU<sup>5</sup> einer Weiterentwicklung des Instruments in Anlehnung an das EHS der EU bereits zugestimmt hat.

Die in der Vernehmlassung zur Diskussion gestellte Revision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung) setzt die im Rahmen der Pa.Iv. Burkart beschlossene Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes um. Interessierte Kreise waren dazu eingeladen, sich innerhalb der vorgegebenen Frist ab (4. Mai bis 25. August 2020) zur Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung zu äussern. Die Ergebnisse dieser Vernehmlassung werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst.

---

<sup>1</sup> SR 641.61

<sup>2</sup> 17.405 Pa.Iv. Burkart. Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe

<sup>3</sup> BBl 2018 247

<sup>4</sup> BBl 2019 5713

<sup>5</sup> BBl 2018 411

## 2 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

### 2.1 Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt wurden 167 Stellungnahmen eingereicht. Davon stammen 79 von eingeladenen und 88 von nicht explizit eingeladenen Teilnehmern. Von den Kantonen haben 25 eine Stellungnahme eingereicht. Weiter beteiligten sich 7 in der Bundesversammlung vertretene Parteien, der *Schweizerische Städteverband*, der *Schweizerische Gemeindeverband*, 5 Dachverbände der Wirtschaft sowie 40 weitere eingeladene Teilnehmer (z.B. *EnAW*, *Act*, *KliK*, Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltverbände). Bei den 88 nicht explizit eingeladenen Teilnehmern handelt es sich in der Mehrzahl um Unternehmen<sup>6</sup>. Unter diesen Unternehmen befinden sich unter anderem Mitglieder des Verbands *Scienceindustries*, Autohändler und mehrere Wärmeverbände.

Von den mitgezählten Teilnehmern haben mehrere ihren Verzicht auf eine Stellungnahme bekanntgegeben. Es sind dies der *Kanton Jura*, der *Schweizerische Gemeindeverband*, der *Schweizerische Arbeitgeberverband*, die *Swiss International Airports Association*, die *Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen* und die *EICom*.

Mehrere Teilnehmer schliessen sich ganz oder teilweise anderen Stellungnahmen an. *Economiesuisse* unterstützt bezüglich der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge Positionen von *Auto-Schweiz* und des *VFAS*, sowie bezüglich der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure Positionen von *Avenergy*. Zu letzterem schliesst sich *Auto-Schweiz* ebenfalls *Avenergy* an. Auch *Carbura* unterstützt Punkte von *Avenergy* zu diesem Thema. Der *SGV* schliesst sich zu den Änderungen bei den Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge den Vorbehalten des *VFAS*, des *AGVS* und von *Auto-Schweiz* an. Die *ASTAG* unterstützt die Stellungnahmen vom *VFAS*, vom *AGVS*, von *Auto-Schweiz*, von *Strassenschweiz* und von *Avenergy*. Mehrere Teilnehmer verweisen für detaillierte Anträge auf den *VFAS*, es sind dies *2rad Schweiz*, der *ATVSL*, der *Bundesverband freier Kfz.-Importeure* (Deutschland), die *EA-IVT* (Europa/Deutschland) und die *Junge SVP*. Der *VFAS* bekräftigt ausserdem, dass die *SAA Swiss Automotive Aftermarket* seine Stellungnahme vollständig unterstütze. Weiter unterstützt *Ziegelindustrie Schweiz* die Stellungnahme der *IGEB* vollumfänglich. Die *Stiftung für Konsumentenschutz* schliesst sich der von *vielen Mitgliedern<sup>7</sup> der Klima-Allianz* eingereichten Stellungnahme (z. B. *WWF*, *Greenpeace*) an. Die *Korporation Kägiswil* unterstützt die Stellungnahme von *KliK*. *Syngenta* unterstützt die Stellungnahme von *Scienceindustries*.

### 2.2 Gesamtbeurteilung der Teilrevision

Grundsätzlich positiv oder eher positiv zur Teilrevision äussern sich, wenn auch teilweise mit Änderungsvorschlägen, mehrere Kantone (*BE*, *LU*, *UR*, *SZ*, *OW<sup>8</sup>*, *NW*, *ZG*, *FR*, *SH*, *AR*, *AI*, *SG*, *AG*, *TG*, *TI*, *VD*, *NE*, *GE*) und eine Anzahl weiterer Teilnehmer (*FDP*, *CVP*, *Schweizerischer Städteverband*, *EnAW*, *IGEB*, *Ziegelindustrie Schweiz*, *Economiesuisse*, *Scienceindustries*, *Swissmem*, *Verband Schweizer Gemüseproduzenten*, *VFAS*, *EnDK*, *Travail Suisse*, *Infrawatt*, *Ökostrom Schweiz*, *Cemsuisse*, *Eco Swiss*, *Schweizerischer Bauernverband*, *TCS*, *mehrere Unternehmen*). Zur Gruppe der Teilnehmer mit einer grundsätzlich positiven Äusserung werden auch diejenigen gezählt, welche sich wörtlich positiv zur «Verlängerung der klimapolitischen Instrumente» (inklusive vergleichbare Formulierungen) äussern, da dies der Kern der Vorlage ist. Davon ausgenommen sind Stellungnahmen, bei denen andere Inhalte nahe legen, dass keine grundsätzlich positive Stellungnahme vorliegt. Mehrere der Teilnehmer, die sich positiv oder eher positiv geäussert haben, erwähnen explizit, dass die Weiterführung aller oder mehrerer klimapolitischen Instrumente gut sei. *Carbura* findet es ebenfalls gut, dass die Teilrevision die Verlängerung der klimapolitischen Instrumente ermöglicht, lehnt aber (überproportionale) Verschärfungen für einzelne Branchen und Präjudizierungen im Hinblick auf die Totalrevision des *CO<sub>2</sub>-Gesetzes* ab.

<sup>6</sup> Die *Korporation Kägiswil* und die *Korporation Baar-Dorf* werden in diesem Bericht ebenfalls unter Unternehmen subsummiert.

<sup>7</sup> Die Formulierung «viele Mitglieder der Klima-Allianz» schliesst in diesem Bericht neben Mitgliedern auch Partner der Klima-Allianz und weitere Vernehmlassungsteilnehmer mit ein, welche (mit Ausnahme der Begleitbriefe) ganz oder weitgehend identische Stellungnahmen eingereicht haben.

<sup>8</sup> Die Stellungnahmen werden als solche der Kantone gewertet, auch wenn eine Stellungnahme von einer besonderen Regierungsstelle zugesendet wurde, z. B. vom Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Obwalden.

Viele Teilnehmer äussern sich nicht grundsätzlich für oder gegen die Teilrevision, sondern beschränken sich darauf, einzelne Anmerkungen und Änderungsvorschläge einzubringen.

*Viele Mitglieder der Klima-Allianz* halten die Teilrevision für zu wenig ambitioniert, im Sinne, dass mehr für den Klimaschutz getan werden müsste. Der Bundesrat habe seine Kompetenzen, wie in der Vergangenheit, nicht genutzt. Die Einsendungen dieser Teilnehmer unterscheiden sich geringfügig in der Schärfe des Gesamturteils und der Wortwahl, zielen inhaltlich aber in die gleiche Richtung. Die *GLP* bemerkt, dass das Parlament eine ambitioniertere Klimapolitik möchte, als in der Ordnungsrevision vorgeschlagen wird. Deshalb müssten die gesetzlichen Optionen stärker genutzt werden. In eine ähnliche Richtung geht die *Association Climat Genève*, welche erwähnt, dass das Volk sich in der Parlamentswahl 2019 für mehr Klimaschutz ausgesprochen habe, was sich jetzt in der Teilrevision niederschlagen müsse. Die Vereinigung begründet dies auch mit neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen. Auch der *Schweizerische Forstverein* hätte sich ein ambitionierteres Vorgehen gewünscht. *Swisscleantech* begrüsst die Teilrevision, bedauert aber, dass der Bundesrat seine Möglichkeiten zu wenig im Sinne eines stärkeren Klimaschutzes genutzt habe. Die *SP* und die *EVP* sind ebenfalls der Ansicht, dass der Bundesrat seine Möglichkeiten noch verstärkt für den Klimaschutz hätte nutzen müssen. Identisch argumentieren die *GRÜNEN*, welche deshalb zum Schluss kommen, der Entwurf sei ungenügend.

*Avenergy* äussert grosse Bedenken zur Teilrevision. Die *SVP* lehnt die Teilrevision grundsätzlich ab. Trotz Bevölkerungswachstum sei der Treibhausgasausstoss in der Schweiz gesunken. Die Schweiz sei deshalb auch ohne neue Kosten für Haushalte und Unternehmen, wie die Teilrevision sie bringen würde, auf Kurs. Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Schwierigkeiten seien solche Kosten negativ. Auch das *Centre Patronal* unterstützt den Entwurf nicht.

### 2.3 Stellungnahmen zur Vorlage

Dieser Abschnitt behandelt Stellungnahmen zu einzelnen Artikel, die gemäss Vorlage abgeändert werden sollen. Äusserungen zu anderen Artikeln und weitere Bemerkungen finden sich unter Ziffer 2.4. Äusserungen zu den unter Ziffer 2.3 aufgeführten Artikeln, die sich auf andere Aspekte als die gemäss Vorlage zur Änderung vorgesehen beziehen, werden für die bessere Übersichtlichkeit ebenfalls in Ziffer 2.3 zusammengefasst.

#### Artikel 2

Mit der Kompensation des Mehrgewichts von emissionsfreier Antriebstechnik einverstanden sind mehrere Teilnehmer (*FDP*<sup>9</sup>, *SVP*, *AGVS*, *TCS*, *IG Detailhandel*, *Auto-Schweiz*, *Strasseschweiz* und die Kantone *TG* und *SH*).

Die *IG Detailhandel* möchte, dass der Wortlaut dieser Neuerung dem Bericht des Bundesrates zur Vernehmlassung zur «Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes» (Bericht vom 19. August 2020) entspricht. Teilweise wird angeregt, dass auch andere alternative Antriebsformen (z. B. Biogas) ihr Mehrgewicht kompensieren können sollten (*AGVS*, *VSG*, *Swisscleantech*, *SVP*, *Auto-Schweiz* und *Strasseschweiz*).

Weiter kritisieren *Auto-Schweiz* und *Strasseschweiz* eine Ungleichbehandlung gegenüber der Situation in der EU, weil in der Schweiz laut *Auto-Schweiz* sämtliche Heavy-Duty Fahrzeuge zur N1-Flotte zählen, die über CO<sub>2</sub>-Werte gemäss der Verordnung EG 715/2007 verfügen.<sup>10</sup>

Zur Umsetzung der Neuerungen in Artikel 2 sind ausserdem für einzelne Teilnehmer noch verschiedene Fragen offen (siehe Ziffer 2.5).

<sup>9</sup> Der Wortlaut bei der FDP handelt nur von elektrischen Antrieben.

<sup>10</sup> Anmerkung der Verfasser: Die hier angesprochenen Fahrzeuge verfügen alle über ein Gesamtgewicht von unter 3,5 Tonnen. Der Unterschied zur EU ist, dass in der EU Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von über 2'610 kg generell nicht unter die CO<sub>2</sub>-Zielwertregelung fallen.

## Artikel 6

Die Änderungen bei Artikel 6 werden von *KliK, mehreren Unternehmen, Holzenergie Schweiz und der IG Holzenergie Nordwestschweiz* unterstützt. *Infracore* und der *Verband Fernwärme Schweiz* unterstützen die Option, dass das Bundesamt für Umwelt (BAFU) Projektskizzen vorprüft.

## Artikel 12

Mehrere Teilnehmer sprechen sich dafür aus (oder deuten es an), dass es bei einer Übererfüllung der Verminderungsverpflichtungen auch im Jahr 2021 noch Bescheinigungen geben soll (*KliK, Avenergy, Economiesuisse, Scienceindustries, Swissmem, Strasseschweiz, Holzenergie Schweiz, Carbur, IG Holzenergie Nordwestschweiz, EnAW, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, IG Detailhandel, Gruppe Grosser Stromkunden, FDP, Eco Swiss, mehrere Unternehmen*). Als Gründe für dieses Begehren genannt werden die damit erleichterte Erfüllung der Kompensationspflicht, der Anreiz für weitere Emissionsverminderungen, die Ablehnung einer Änderung der Regeln während einer laufenden Periode oder die Ansicht, dass die Änderung nicht nachvollziehbar sei.

## Artikel 12a

Die FDP fordert auch bezüglich Artikel 12a, dass bei einer Übererfüllung im Jahr 2021 wie in den Jahren 2013-2020 Bescheinigungen ausgestellt werden.

## Artikel 14

Die Änderungen bei Artikel 14 werden von *KliK, mehreren Unternehmen, dem Kanton Waadt, von Holzenergie Schweiz, der IG Holzenergie Nordwestschweiz und vom Verband Fernwärme Schweiz* unterstützt.

## Artikel 17

Die *FDP* begrüsst, dass der Import und anschliessende Wieder-Export von Elektroautos und emissionsarmen Fahrzeugen als Umgehungsmöglichkeit der Sanktionen aufgrund der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge verhindert werden soll. Allerdings fordert sie Nachbesserungen, damit klar wird, wie die Umsetzung der neuen Regelung sichergestellt werden kann. Der *AGVS* findet die Massnahmen in Artikel 17 gegen Missbräuche sinnvoll. Die *GLP* und die *SP* begrüssen die Änderung von Artikel 17 Absatz 2. Die *KVU* und die Kantone *Zürich* und *Glarus* beantragen ein Vollzugscontrolling, damit festgestellt werden kann, ob die Praxis der Importe mit anschliessenden Wieder-Exporten von Elektrofahrzeugen zum Zweck der einfacheren Erfüllung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge mit der Änderung von Artikel 17 tatsächlich unterbunden wurde. In einer ähnlich formulierten Stellungnahme fordert der *Kanton Graubünden* ein Vollzugscontrolling, ob Artikel 17 (insgesamt) in der Praxis tatsächlich so eingehalten werden wird. Die *Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft* fordern ähnlich, dass die Umsetzung der Neuerung in Artikel 17 Absatz 2 mit einem Vollzugscontrolling überprüft wird. Sie schreiben dazu, dass dieses Vollzugscontrolling prüfen solle, ob die Praxis der vermehrten Neuzulassung von Fahrzeugen vor Jahresende unterbunden wurde. Ein identisches Vollzugscontrolling fordert der *Schweizerische Städteverband*, der die Neuerung in Artikel 17 Absatz 2 begrüsst. Der *Kanton Thurgau* hat ebenfalls Bedenken, dass der Vollzug von Artikel 17 schwierig werde und fordert deshalb die Prüfung von geeigneten Massnahmen zur Verhinderung der Umgehungsmöglichkeiten. Der *Kanton Luzern* begrüsst die Änderung von Artikel 17 zur Verhinderung missbräuchlicher Inverkehrsetzungen von Elektroautos, möchte aber, dass weitere Lücken geschlossen werden und fordert dazu einerseits eine Überprüfung, gibt andererseits aber auch selbst Anregungen. Der *Kanton Waadt* fordert, dass allfällige Zusatzkosten für die Kantone, die sich aus der Umsetzung von Artikel 17 Absatz 2 ergeben, vom Bund getragen werden. Die *FRC* und *Travail Suisse* begrüssen die Änderungen in Artikel 17 gegen Missbräuche ebenfalls. *Swisscleantech* befürwortet auch, dass die missbräuchliche Immatrikulation von Elektrofahrzeugen und leichten Lieferwagen verhindert wird. Hinsichtlich der Elektrofahrzeuge äussern sich die *GRÜNEN* identisch, ebenso wie *viele Mitglieder der Klima-Allianz* sowohl bezüglich Elektrofahrzeuge als auch bezüglich Lieferwagen. Der *Verband der Schweizerischen Gasindustrie* äussert sich ebenfalls zufrieden, dass Umgehungsgeschäfte unterbunden werden sollen.

Mehrere Unternehmen sowie die Junge SVP, 2rad Schweiz, der Auto Tuning & Design Verband (AT-VSL) sowie zwei ausländische Verbände (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT) kritisieren die Sechs-Monate-Frist, weil sie zu Fällen mit einer zweiten Besteuerung von Fahrzeugen führe. Ebenso lehnt *Vision Konsum* im Hinblick auf die Konsumentinnen und Konsumenten diese Frist ab.

Die *Economiesuisse* fordert mehr Rechtssicherheit und Transparenz für die Automobilimporteure, sowohl allgemein bezüglich der ganzen Verordnungsanpassung als auch spezifisch mit Bezug auf die Neuerungen in Artikel 17. Auch der VFAS übt grundsätzliche Kritik an der Anpassung von Artikel 17: Die Wirtschafts- und Eigentumsfreiheit sei gefährdet. Wenn schon eine Regelung getroffen werden solle, dann müsse sie auf Gesetzesstufe verankert sein. Auch ist der VFAS der Ansicht, dass mit der, seiner Meinung nach intransparenten, Anpassung die Rechtssicherheit nicht mehr gegeben sei. Es brauche daher Klarstellungen zu Artikel 17. Dabei geht es auch um die Frage, ob bisher übliche Praktiken weitergeführt werden können. Ausserdem sei wichtig, dass die Regelung nicht rückwirkend in Kraft trete. Weiter kritisiert der Verband die Sechs-Monate-Frist ebenfalls als Wettbewerbsverzerrung. Zudem wird das mit dieser Frist verknüpfte Monitoring des BFE kritisch betrachtet. *Auto-Schweiz* findet im Grundsatz die Regelung in Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b sinnvoll, drängt aber darauf, dass die Praktiken Tageseinsparungen und «Inverkehrsetzungen aus markttechnischen Gründen» weiter möglich sind und diese für die CO<sub>2</sub>-Anrechnung berücksichtigt werden. Diese Aspekte sollen sichergestellt werden, ansonsten kann *Auto-Schweiz* der Regelung nicht zustimmen.

#### **Artikel 17a**

Zu Artikel 17a äussert sich einzig die FRC explizit, für deren Haltung auf ihre Stellungnahme zu Artikel 17 verwiesen sei.

#### **Artikel 17b**

In diesem Artikel wird die neue Messmethode WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) benannt und es werden WLTP-Zielwerte eingeführt. Die Umrechnung auf die neuen WLTP-Zielwerte wird von der KVV und den Kantonen Zürich, Graubünden und Glarus als Entgegenkommen an die Automobilindustrie gewertet, welches zwar wegen der Gesetzeslage und der Übernahme aus der EU akzeptiert wird, aber dafür die frühere Zurücknahme der sonstigen Erleichterungen bei den Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge nach sich ziehen müsse. Auch die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt und der Schweizerische Städteverband bezeichnen die Neuerung als Entgegenkommen und kritisieren das Weiterlaufen aller Erleichterungen, sie fordern jedoch ausserdem eine Überprüfung der Umrechnungsfaktoren, weil diese nicht den Werten aus der Energieeffizienzverordnung entsprechen. Eine solche Überprüfung fordern auch viele Mitglieder der Klima-Allianz und die SP. Zustimmung für die umgerechneten Werte kommt hingegen vom AGVS und vom TCS, der die Umrechnung für realitätsnah hält. Der Kanton Freiburg stimmt den mit der EU harmonisierten Werten zu. Hingegen kritisieren auch die Kantone Appenzell-Innerrhoden und Appenzell-Ausserrhoden, dass alle Erleichterungen neben dem neuen Messsystem, welches sie unterstützten, weiterlaufen.

Der Kanton Genf ist angesichts der Statistik zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen über den neuen Wert von 118 Gramm CO<sub>2</sub>/km für Personenwagen überrascht und empfiehlt in Richtung des Werts von 95 Gramm CO<sub>2</sub>/km gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz zu gehen. Auch der Kanton Waadt möchte aus demselben Grund einen WLTP-Zielwert von unter 100 Gramm CO<sub>2</sub>/km.

Der VFAS, *Auto-Schweiz* und *Strasseschweiz* begrünnen die Einführung der WLTP-Zielwerte. *Auto-Schweiz* und *Strasseschweiz* sind jedoch der Ansicht, dass keine spätere Anpassung der Werte nach unten erfolgen dürfe, damit Planungssicherheit bestehe. Unterstützt wird von ihnen hingegen, dass allgemeingültige statt herstellerspezifische<sup>11</sup> Zielwerte eingeführt werden. Auch der AGVS lehnt wegen der Planungssicherheit eine mögliche spätere Absenkung der Zielwerte ab. Der TCS unterstützt zwar, dass sich der Bundesrat eine spätere Anpassung vorbehält, erinnert aber auch an die Wichtigkeit der Planungssicherheit für die betroffenen Akteure. *Auto-Schweiz* bemerkt, dass die notwendigen Fahr-

<sup>11</sup> In der EU sind die WLTP-basierten Zielwerte herstellerspezifisch.

zeuge zur Einhaltung des Zielwerts bei den leichten Nutzfahrzeugen gar nicht verfügbar seien und kritisiert deshalb den Wert. Die Sanktionen könnten so keine emissionsmindernde Wirkung entfalten und führten nur zu höheren Kosten.

#### **Artikel 24**

*Strasseschweiz* bemerkt, dass bei Fahrzeugen mit Mehrstufen-Genehmigung die neuen Vorschriften in Absatz 3 Buchstabe b die vorgängige Preisberechnung erschweren, weil das Gewicht und die Emissionen erst nach Fertigstellung der Fahrzeuge berechnet werden könnten. Es soll daher beobachtet werden, ob dies zu Schwierigkeiten führen wird, welche nach einem Jahr zu beheben wären. Zur gleichen Problematik äussert der *AGVS*, dass die Umsetzung von Artikel 24 so erfolgen solle, dass der Aufwand verhältnismässig bleibt und schon vor der Konstruktion eines Aufbaus die Verbrauchs- und Sanktionswerte den Kunden kommuniziert werden können.

Der *VFAS* begrüsst Artikel 24 Absatz 3<sup>bis</sup>.

#### **Artikel 25**

Das *BFE* und das *ASTRA* sollen nach der Meinung des *VFAS* weitere Messungen als NEFZ und WLTP akzeptieren. Bezüglich von der Typengenehmigung befreite Fahrzeuge müssten auch die Prüfberichte nach dem FTP-Verfahren (USA) zugelassen sein. Sonst läge eine Wettbewerbsverzerrung vor.

Der *VFAS* begrüsst Artikel 25 Absatz 3.

#### **Artikel 26**

Die multiplizierte Anrechenbarkeit von Ökoinnovationen wird von mehreren Teilnehmern als zu weitgehende Erleichterung kritisiert (*KVU, GLP, Schweizerischer Städteverband, Kantone ZH, GR, GL, BS, BL, AI, AR*). Hingegen begrüsst der *VFAS* diese Anrechenbarkeit explizit und wünscht bei der Anrechnung einen Faktor 2 für die Jahre 2021-2023, womit Ökoinnovationen noch stärker gefördert würden.

Der *VSG* unterstützt die Neuerung, dass Änderungen der Emissionswerte bei einem biogenen Anteil im Treibstoff Gas neu auf die erste Dezimalstelle gerundet werden.

#### **Artikel 28**

Der *VFAS* kritisiert, dass Hersteller von Fahrzeugen ohne europäische Gesamtgenehmigung keine Nischen- und Kleinserienherstellerziele erhalten haben. Dies sei eine Marktabschottung und diskriminiere insbesondere Fahrzeuge amerikanischer Herkunft. Dem *VFAS* folgend äussern sich mehrere Teilnehmer (*mehrere Unternehmen, Junge SVP, 2rad Schweiz, ATVSL, Vision Konsum, zwei ausländische Verbände (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT)*) dahingehend, dass diese angebliche Diskriminierung beendet werden solle.

#### **Artikel 29**

Die *KVU* sowie die Kantone *Zürich, Graubünden und Glarus* sind der Ansicht, dass die höhere Kaufkraft in der Schweiz bei den Sanktionsbeträgen berücksichtigt werden solle. Der *VFAS* fordert wegen Nachteilen für die Automobilbranche aufgrund der Coronakrise eine Senkung des Sanktionsbetrages für 2021. Einverstanden ist er hingegen mit der Anpassung der Sanktionsbeträge aufgrund der Wechselkurse.

#### **Artikel 40**

Die Anpassung im Hinblick auf die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten wird begrüsst von *Holzenergie Schweiz, der IG Holzenergie Nordwestschweiz und zwei Unternehmen*.

## **Artikel 42**

Die Anpassungen im Hinblick auf die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten und die freiwillige Teilnahme am EHS werden unterstützt von *Holzenergie Schweiz, der IG Holzenergie Nordwestschweiz und zwei Unternehmen*.

## **Artikel 43**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 43 geäußert.

## **Artikel 45**

*Infrawatt und der Verband Fernwärme Schweiz* begrüßen die jährliche Reduktion der Emissionsrechte um 2,2 Prozent, weil sie sich davon unter anderem einen Anreiz für neue Wärmeverbund-Projekte erhoffen. *Cemuisse* bezeichnet den Absenkpfad als «sehr herausfordernd», kann ihn aber wegen der Äquivalenz zur EU nachvollziehen.

## **Artikel 46**

Die Anpassung der Benchmarks bezeichnet *Cemuisse* als «herausfordernd», aber als nachvollziehbar (wegen der EU-Äquivalenz).

## **Artikel 46a**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 46a geäußert.

## **Artikel 46b**

Die *KVU und die Kantone Zürich, Graubünden, Glarus und Basel-Landschaft* begrüßen, dass neu die Menge der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte an die Anlagenbetreiber jährlich aufgrund der Aktivitätsrate angepasst werden kann. Allerdings fordern sie eine spätere Überprüfung der Folgen der Neuregelung der jährlichen Anpassung der Zuteilung, weil diese noch unklar seien.

## **Artikel 46c**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 46c geäußert.

## **Artikel 46e**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 46e geäußert.

## **Artikel 46f**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 46f geäußert.

## **Artikel 48**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 48 geäußert.

## **Artikel 50**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 50 geäußert.

## **Artikel 51**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 51 geäußert.

## **Artikel 52**

*Cemuisse* begrüßt die Anpassungen zur Berichterstattung und zum Monitoring, darunter die Möglichkeit, vom BAFU genehmigte Vorlagen zu verwenden.



#### **Artikel 55**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 55 geäußert.

#### **Artikel 55b**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 55b geäußert.

#### **Artikel 55c**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 55c geäußert.

#### **Artikel 55d**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 55d geäußert.

#### **Artikel 56**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 56 geäußert.

#### **Artikel 60**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 60 geäußert.

#### **Artikel 75**

Mehrere Teilnehmer kritisieren die Möglichkeit, Emissionsminderungszertifikate an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtungen anrechnen zu lassen. Es sind dies die *Kantone Zürich, Glarus, Graubünden, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Ausserrhoden und Basel-Landschaft und die KVV*, welche alle mit der Gleichbehandlung im Vergleich zu den EHS-Teilnehmern argumentieren. *Viele Mitglieder der Klima-Allianz und die SP* sprechen sich dafür aus, dass ausländische Zertifikate 2021 nur angerechnet werden können, wenn die Regeln des Übereinkommens von Paris (ITMO-Transfer und Corresponding Adjustment) eingehalten werden.

#### **Artikel 79**

*Act* kritisiert das Vorhaben, dass die beauftragte private Organisation veröffentlicht werden soll. Es wird befürchtet, dass einige Beratungsunternehmen dies dafür ausnutzen könnten, ausgewählten Kunden qualitativ minderwertige Angebote anzubieten.

#### **Artikel 89**

In der Vorlage ist eine Erhöhung des Kompensationssatzes von 10 Prozent auf 12 Prozent vorgesehen. Diese Erhöhung wird in einigen Stellungnahmen begrüßt (*KVV, Verband Fernwärme Schweiz, FDP, Ökostrom Schweiz, Travail Suisse, Kantone ZH, GL, FR, AR,*), in anderen kritisiert (*SGV, Economiesuisse, TCS, SVP*), zum Teil wird 11 Prozent vorgeschlagen (*KliK, mehrere Unternehmen, Avenergy, Strasseschweiz, Carbura, AGVS*), andere fordern eine stärkere Erhöhung auf (zum Teil mindestens) 15 Prozent (*GLP, Schweizerischer Städteverband, EVP, GRÜNE, SP, viele Mitglieder der Klima-Allianz, Schweizerischer Bauernverband, Kantone BS, BL, VD*). Der *Kanton Thurgau* verlangt nur die Prüfung einer stärkeren Erhöhung.

Die Argumente gegen eine Verschärfung der Kompensationspflicht, wahlweise auch bezogen auf die Artikel 12, 90 und 91, welche zusammen mit dem höheren Kompensationssatz die Erfüllung der Kompensationspflicht erschweren würden, sind die dadurch drohenden Strafzahlungen, die insbesondere im Angesicht der Coronakrise besonders negativ seien (zu letzterem *Avenergy, AGVS, Economiesuisse, TCS, SVP, Strasseschweiz, Centre Patronale*) und der im Vergleich zu anderen klimapolitischen Instrumenten laut mehreren Teilnehmern zu hohe Beitrag der Kompensationspflicht an das Reduktionsziel des Jahres 2021. *Biofuels Schweiz* teilt mehrere dieser Kritikpunkte, könnte aber 12 Prozent akzeptieren, sofern Bescheinigungen aus den Vorjahren angerechnet werden könnten. Ansonsten ist *Biofuels Schweiz* der Meinung, dass die Kompensationspflicht von vornherein nicht erfüllt werden könne, was verfassungswidrig sei.

Hingegen wird für eine Erhöhung auf 15 Prozent (oder mehr) ins Feld geführt, dass im Verkehrsbereich eine Ziellücke bei den Emissionsreduktionen bestehe, dass ein grösserer Beitrag an das Reduktionsziel für 2021 notwendig sei, dass das totalrevidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz ebenfalls mindestens 15 Prozent vorsehe, dass mit 15 Prozent der maximale Aufschlag pro Liter Treibstoff gemäss geltendem Gesetz nicht ausgeschöpft würde und dass damit die Inbetriebnahme von weiteren Projekten schon im Jahr 2021 ermöglicht würde.

## Artikel 90

Mehrere Teilnehmer wehren sich gegen die Aufhebung der Möglichkeit, die Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten zu erfüllen oder schlagen Optionen vor, wie diese auf andere Art angerechnet werden könnten (*mehrere Unternehmen, KliK, Avenergy, AGVS, Strasseschweiz, Holzenergie Schweiz, Carbura, IG Holzenergie Nordwestschweiz, KVVU, Biofuels Schweiz, FDP, GRÜNE, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Gewerbeverband, Economiesuisse, Gemeinde Ligniè-res, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, TCS, Verband der Schweizerischen Gasindustrie, Kantone ZH, BS, GR, BL, VD, GL*).

Es wird einerseits bestritten, dass die Zusätzlichkeit allgemein nicht mehr gegeben sei (*KliK, Avenergy, AGVS, Strasseschweiz, mehrere Unternehmen, Holzenergie Schweiz, IG Holzenergie Nordwestschweiz, KVVU, FDP, Schweizerischer Städteverband, Economiesuisse, Gemeinde Ligniè-res, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, Verband der Schweizerischen Gasindustrie, Schweizerischer Gewerbeverband, Kantone ZH, BS, GR, BL und GL*), andererseits wird angemerkt, dass viele selbst durchgeführte Projekte finanzielle Einbussen hätten oder sogar eingestellt werden müssten (*KliK, Avenergy, AGVS, Strasseschweiz, viele Unternehmen, Holzenergie Schweiz, IG Holzenergie Nordwestschweiz, KVVU, FDP, Schweizerischer Städteverband, Gemeinde Ligniè-res, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, Schweizerischer Gewerbeverband, Kantone ZH, BS, GR, BL und GL*). Ausserdem wird kritisiert, dass damit die Erfüllung der Kompensationspflicht erschwert wird (*KliK, Avenergy, AGVS, Strasseschweiz, mehrere Unternehmen, Holzenergie Schweiz, IG Holzenergie Nordwestschweiz, Biofuels Schweiz, FDP, Schweizerischer Gewerbeverband, Economiesuisse, Verband der Schweizerischen Gasindustrie, Schweizerischer Gewerbeverband, TCS*). Die GRÜNEN möchten primär im Sinne der Förderung von Wärmeverbänden die selbst durchgeführten Projekte weiterhin für die Kompensationspflicht zulassen. Der *Verband Fernwärme Schweiz und Infracore* weisen darauf hin, dass die Entwicklung von neuen Projekten im Bereich von Wärmeverbänden (*Infracore*) und allgemein thermischen Netzen (*Verband Fernwärme Schweiz*) viel Zeit brauche. *Infracore* erwähnt ausserdem, dass die Argumentation der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) in der Praxis nicht zutreffe. Der *Verband der Schweizerischen Gasindustrie* lehnt die Aussage ab, dass alle selbst durchgeführten Projekte zu unnötigen Kosten führten.

Hingegen unterstützen *vielen Mitglieder der Klima-Allianz* die Änderungen bei Artikel 90. *Travail Suisse* unterstützt ebenfalls, dass die Kompensationspflicht nicht mehr mit selbstdurchgeführten Projekten erfüllt werden kann.

Das Unternehmen *Holzwerkwerk Basel* merkt an, dass die aus der möglichen Aufhebung der selbstdurchgeführten Projekte folgenden Schwierigkeiten dadurch abgemildert werden könnten, dass die Behörden die Emissionsverminderungen als handelbare Emissionsrechte oder Zertifikate einstufen würden.

## Artikel 91

Mehrere Teilnehmer kritisieren die Absicht, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsverminderungen für die Erfüllung der Kompensationspflicht zu akzeptieren. Dabei wird einerseits angemerkt, dass dies die Kompensationspflicht verschärfe (*KliK, Avenergy, AGVS, Strasseschweiz, Biofuels Schweiz, FDP, Schweizerischer Gewerbeverband, Economiesuisse, mehrere Unternehmen*), andererseits werden die Hintergründe der Absicht kritisch diskutiert: Einerseits wird gefordert, dass man das Jahr 2021 als Teil einer Periode betrachten müsste beziehungsweise dieses Jahr nicht als Zieljahr behandelt werden sollte, andererseits wird kritisiert, dass keine Bescheinigungen aus den Vorjahren ins 2021 übertragen werden können, mit dem Zweck, sie für dieses Jahr anrechnen zu lassen (*KliK, Avenergy, AGVS*,

*Strasseschweiz, Biofuels Schweiz, FDP, Schweizerischer Gewerbeverband, Economiesuisse, mehrere Unternehmen*). Mehrere Teilnehmer schliessen sich der Forderung dieser Teilnehmer nach Akzeptanz von Emissionsverminderungen aus anderen Jahren an (*Carbura, Holzenergie Schweiz, IG Holzenergie Nordwestschweiz, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, Eco Swiss, Gemeinde Lignières, First Climate und mehrere Unternehmen*).

Dagegen unterstützen *viele Mitglieder der Klima-Allianz* die Änderungen bei Artikel 91.

Ausserdem haben verschiedene Teilnehmer Anpassungen in Artikel 91 gefordert, welche in Zusammenhang mit der in diesem Bericht unter Artikel 90 geschilderten Thematik der selbstdurchgeführten Projekte stehen.

#### **Artikel 94**

Mehrere Teilnehmer plädieren dafür, das Datum für eine mögliche Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf 120 Fr. je Tonne CO<sub>2</sub> bereits auf den 1. Januar 2021 vorzuziehen, oft unter Voraussetzung eines angepassten Schwellwertes (*viele Mitglieder der Klima-Allianz, KVV, FDP, GLP, EVP, GRÜNE, SP, Schweizerischer Städteverband, SIA, Ökostrom Schweiz, Kantone ZH, GR, BL, GL, BS, LU, AR, VD*). Die GLP kritisiert ausserdem die Wahl des Referenzjahres 2020, weil sich die Coronakrise emissionsmindernd auswirken dürfte.

Hingegen sind auch mehrere Teilnehmer mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden (*Act, Kanton Genf, EnDK*).

Weitere Teilnehmer sind entweder grundsätzlich gegen eine Erhöhung (oder dazu mindestens kritisch eingestellt) der CO<sub>2</sub>-Abgabe oder befürworten eine abgeschwächte Variante (*HEV, GASTROSUISSE, SVP, Verband der Schweizerischen Gasindustrie, Kanton Appenzell-Innerrhoden*). *GASTROSUISSE* fordert ausserdem, dass jedes Unternehmen die Möglichkeit bekommt, sich von der Abgabe befreien zu können. Der Verband kritisiert die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auch spezifisch aufgrund der Coronakrise.

Die *EnDK* und der *Kanton Tessin* weisen darauf hin, dass die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe mehr Mittel für das Gebäudeprogramm der Kantone bringe. Diese Auswirkung würde der *Kanton Freiburg* begrüssen.

*Mehrere Unternehmen* weisen darauf hin, dass die erneuerbaren Energien mit einer höheren CO<sub>2</sub>-Abgabe verstärkt gefördert werden könnten, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

#### **Artikel 95**

*Act* begrüsst die Änderung, dass bei biogenen Brennstoffen neu die Brennstoffmenge auf den Rechnungen deklariert werden muss, hat aber eine Forderung dazu, die jedoch hier wegen der Thematik unter Ziffer 2.5 erwähnt wird.

Um eine Steuererleichterung zu erhalten, müssen biogene Treibstoffe heute soziale und ökologische Anforderungen einhalten. *Viele Mitglieder der Klima-Allianz und die SP* befürchten, dass die vorgesehene Änderung in Artikel 95 implizieren könnte, dass biogene Brennstoffe keine solchen Anforderungen einhalten müssten. Sie sind der Meinung, dass solche Anforderungen sowohl für Biotreibstoffe wie -brennstoffe gelten müssten.

#### **Artikel 96a**

Der *Verband der Schweizerischen Gasindustrie* begrüsst, dass Verminderungsverpflichtungen für WKK-Anlagen bis Ende 2021 verlängert werden können.

#### **Artikel 97**

*Viele Mitglieder der Klima-Allianz sowie die SP* begrüssen den Abbau unnötiger Bürokratie zwar, können dem hier aber nur zustimmen, wenn die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) tatsächlich

Stichprobenkontrollen durchführen und griffige Sanktionsmechanismen anwenden würde, ansonsten lehnen sie es ab, weil die bisherigen Kontrollen oft ungenügend gewesen seien. Auch *Act* begrüsst zwar administrative Vereinfachungen im Grundsatz, hat aber Bedenken, dass ohne beigelegte Rechnungen die Angaben zum Monitoring und die Rückerstattungsgesuche nicht kontrolliert werden könnten. *Infrawatt* und der *Verband Fernwärme Schweiz* begrüssen die administrativen Vereinfachungen, der zweitgenannte Verband insbesondere für WKK-Anlagen. Dies merkt explizit für WKK-Anlagen auch der *Verband der Schweizerischen Gasindustrie* an.

#### **Artikel 98b**

*Viele Mitglieder der Klima-Allianz und die SP* wiederholen hierzu ihre Stellungnahme zu Artikel 97. Dasselbe machen *Infrawatt*, der *Verband Fernwärme Schweiz* und der *Verband der Schweizerischen Gasindustrie*.

#### **Artikel 99**

Auch zu diesem Artikel wiederholen *viele Mitglieder der Klima-Allianz, die SP, Infrawatt und der Verband Fernwärme Schweiz* ihre Stellungnahme zu Artikel 97.

#### **Artikel 135**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 135 geäussert.

#### **Artikel 146f**

*Viele Mitglieder der Klima-Allianz* interpretieren diesen Artikel auf eine Weise, dass Übererfüllungen bei Verminderungsverpflichtungen aus den Jahren 2008-2012 im Jahr 2021 an Verminderungsverpflichtungen angerechnet werden können. Sollte dies so zu verstehen sein, würden sie es ablehnen, da es allgemein keine Überträge aus der Kyoto-Periode ins 2021 geben sollte.

#### **Artikel 146g**

*EnAW, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, Economiesuisse, Scienceindustries, Swissmem, Eco Swiss und mehrere Unternehmen* beantragen, dass die Frist für ein Gesuch um die Teilnahme am EHS auf den 31. Dezember 2021 verschoben wird, damit die Unternehmen in Kenntnis, ob das totalrevidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz am 1. Januar 2022 in Kraft tritt, entscheiden können. Einige dieser Teilnehmer erwähnen sogar die Möglichkeit einer noch späteren Frist, falls man Ende 2021 noch nicht beurteilen könne, wann das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz in Kraft treten wird.

#### **Artikel 146h**

Es hat sich niemand explizit zu Artikel 146h geäussert.

#### **Artikel 146i**

*EnAW, IGEB und Ziegelindustrie Schweiz* beurteilen die einfache Methodik zur Verlängerung der Verminderungsverpflichtungen positiv. Die *FDP* ist zufrieden, dass Verminderungsverpflichtungen unbürokratisch verlängert werden können. Auch die *Kantone Basel-Landschaft, Freiburg, Appenzell-Innerrhoden und Appenzell-Ausserrhoden* sind mit der Verlängerung einverstanden. Die *IG Detailhandel* begrüsst die lineare Weiterführung der Ziele aus bestehenden Verminderungsverpflichtungen und die damit einhergehende Befreiung von der CO<sub>2</sub>-Abgabe, ausserdem akzeptiert sie die Erhöhung des Ausschöpfungsgrades beim Massnahmenziel. Die Übergangslösung gäbe den Unternehmen Planungssicherheit. *Ein Unternehmen* hat zu Artikel 146i die gleiche Position wie die *IG Detailhandel* eingereicht. Die *GGs* befürwortet die unbürokratische Verlängerung der Verminderungsverpflichtungen, weil sonst für viele Unternehmen hohe Kosten in Form der CO<sub>2</sub>-Abgabe anfallen würden. Für *Jardinsuisse* ist die Verlängerung der Verminderungsverpflichtungen ebenfalls positiv, weil es für die Unternehmen Rechtssicherheit gäbe. Der *Kanton Zürich* begrüsst, dass mit der Erhöhung des Ausschöpfungsgrades des Massnahmenziels eine teilweise Angleichung der Bedingungen mit den kantonalen Zielvereinbarungen im Grossverbrauchervollzug erfolge. *Viele Mitglieder der Klima-Allianz* können zwar nachvollziehen, dass die Emissionsziele linear verlängert werden, bezweifeln aber die Methodik bei der

Verlängerung der Massnahmenziele. Diese folge nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen umgesetzt werden müssten. Als Alternative schlagen sie vor, dass diese Unternehmen zum Eingehen von neuen Verminderungsverpflichtungen angeregt werden. *Act* merkt an, dass Unternehmen, bei welchen in den Jahren 2018-2020 eine Anpassung des Reduktionspfades aufgrund eines Produktionswachstums oder einer Massnahmenkorrektur vorgenommen wurde, von der der neuen Regelung oft benachteiligt seien.

## Anhang 2

Es hat sich niemand explizit zu Anhang 2 geäussert.

## Anhang 3

Mehrere Teilnehmer haben Anträge gestellt, mit denen bezweckt wird, dass Projekte mit den Technologien Carbon Capture and Storage (CCS), Carbon Capture and Utilization (CCU) und/oder Negative-missionstechnologien (NET) als Kompensationsprojekte angerechnet werden können (*First Climate, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, Economiesuisse, Scienceindustries, Swissmem, mehrere Unternehmen*). Die Anträge unterscheiden sich bei der Nennung der Technologien.

## Anhang 4

Der VFAS begrüsst die Berechnungsgrundlagen für CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Artikel 24 Absatz 3<sup>bis</sup> und Artikel 25 Absatz 3.

## Anhang 4a

Verschiedene Forderungen sind eingegangen, welche Änderungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgaben zum Inhalt haben. *Die KVVU, der Schweizerische Städteverband und die Kantone Zürich, Basel-Stadt, Graubünden, Basel-Landschaft und Glarus* fordern mehr Anreize für leichtere Fahrzeuge. Mehrere Teilnehmer sprechen sich dafür aus, dass die Berechnung derart angepasst wird, dass sie nicht zu strengeren Vorschriften als in der EU führe, was ihrer Meinung nach heute der Fall sei (*AGVS, VFAS, Auto-Schweiz, Strasseschweiz*). Der VFAS stellt dies auch in den Kontext der Rechtssicherheit.

## Anhang 6

Es hat sich niemand explizit zu Anhang 6 geäussert.

## Anhang 8

*Cemsuisse* bezeichnet den neuen Absenkpfad von 2,2 Prozent pro Jahr als «sehr herausfordernd», kann ihn aber vor dem Hintergrund der Gleichwertigkeit mit den Regeln in der EU nachvollziehen. Die *GLP* fordert, dass Anhang 8 aufgrund der Coronakrise überarbeitet wird, sodass keine kostenlos zuge- teilten Emissionsrechten aus dem Jahr 2020 übertragen werden können und dass nicht neue «Überschüsse» entstehen. *Die KVVU und die Kantone Zürich, Graubünden, Basel-Landschaft und Glarus* begrüssen die jährliche Reduktion der Menge der Emissionsrechte um 2,2 Prozent.

## Anhang 9

*Viele Mitglieder der Klima-Allianz* kritisieren, dass eine, ihrer Ansicht nach willkürliche, Schwelle von 15 Prozent festgelegt wird, ab der erst Änderungen der kostenlosen Zuteilung erfolgen. Diese Teilnehmer bemerken ebenfalls kritisch, dass in Deutschland Altplastik und Altpneus mit einem höheren Emissionsfaktor verrechnet werden und fordern deshalb eine Änderung in Anhang 9. Hingegen stimmt *Cemsuisse* vor dem Hintergrund der EU-Äquivalenz der Änderung der kostenlosen Zuteilung abhängig von der 15 Prozent-Schwelle bei veränderter Aktivitätsrate zu.

Mehrere Teilnehmer fordern die Einstufung von Forschungs- und Entwicklungsanlagen als Carbon Leakage gefährdet (Anpassungsfaktor 1 in Ziffer 3.1 (2021-2030)) (*EnAW, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, Economiesuisse, Swissmem, Scienceindustries, mehrere Unternehmen*). Auch einen Anpassungsfaktor von 1 in derselben Zeitspanne fordern mehrere Teilnehmer in der gleichen Ziffer für

Sonderabfallverbrennungsanlagen (*Scienceindustries und mehrere Unternehmen*). Ebenfalls fordern mehrere Teilnehmer zu Ziffer 4.1, dass der im Vergleich zur EU CO<sub>2</sub>-ärmere Strommix der Schweiz beim Emissionsfaktor berücksichtigt werden solle (*EnAW, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, Economiesuisse, Swissmem, Cemsuisse, Eco Swiss, Scienceindustries, mehrere Unternehmen*). Eine Gruppe an Teilnehmern fordert bezüglich Ziffer 2, dass für die Zementindustrie der Korrekturfaktor nur auf Emissionen aus Brennstoffen angewendet wird (*Economiesuisse, Cemsuisse*).

Die *KVU und die Kantone Zürich, Graubünden und Glarus* fordern einen Anpassungsfaktor von 0,95 ab 2025 und 0,9 für das Jahr 2030 für Carbon Leakage gefährdete Unternehmen in Anhang 9 Ziffer 3, damit der Benachteiligung von nicht gefährdeten Unternehmen entgegengewirkt werden könne und damit auch die gefährdeten Unternehmen mehr Anreize für Emissionsverminderungen hätten. Die *GLP* fordert, dass Anhang 9 aufgrund der Coronakrise überarbeitet wird, sodass keine kostenlos zugeteilten Emissionsrechten aus dem Jahr 2020 übertragen werden können und dass nicht neue «Überschüsse» entstehen. Die *IGEB und Ziegelindustrie Schweiz* erinnern daran, dass beim Wärmebenchmark bezüglich Kesselwirkungsgrad zu berücksichtigen wäre, dass beim Kauf eines Kessels oft eine Reserve bei der Wärmeleistung vorgesehen werde.

### **Anhang 15**

Die *GLP* fordert, dass Anhang 15 aufgrund der Coronakrise überarbeitet wird, sodass keine kostenlos zugeteilten Emissionsrechten aus dem Jahr 2020 übertragen werden können und dass nicht neue «Überschüsse» entstehen. Die *KVU und die Kantone Zürich, Graubünden, Basel-Landschaft und Glarus* begrüßen die jährliche Reduktion der Höchstmenge an Emissionsrechten für Luftfahrzeugbetreiber um 2,2 Prozent.

### **Anhang 16**

Mehrere Teilnehmer fordern, dass sich Betreiber von Anlagen den Biogasanteil im Gas aus dem Netz anrechnen lassen können (*EnAW, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, Economiesuisse, Swissmem, Cemsuisse, Scienceindustries, Eco Swiss, mehrere Unternehmen*).

Weiter bringen mehrere Teilnehmer Forderungen und Vorschläge ein, wie man die Technologien CCS, CCU und/oder NET im Emissionshandelssystem anrechnen könnte (*IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, Swissmem, Scienceindustries, mehrere Unternehmen*). Die Einsendungen unterscheiden sich bei der Nennung der Technologien.

### **Anhang 17**

Vgl. Rückmeldung von *Cemsuisse* zu Artikel 52.

## **2.4 Allgemeine und zusätzliche Bemerkungen und Vorschläge**

### **2.4.1 Allgemeines**

*Economiesuisse, Scienceindustries, Swissmem und mehrere Firmen* sehen die Weiterführung der Verminderungsverpflichtungen und des Emissionshandelssystems positiv. Ausserdem befürwortet *Economiesuisse* die Schaffung von gleichwertigen Bedingungen für die Unternehmen aus der Schweiz im Vergleich zu denjenigen in der EU. *Scienceindustries und mehrere Unternehmen* sind der Ansicht, dass rechtliche Hindernisse für den Bezug von CO<sub>2</sub>-armen Energieträgern abgebaut werden müssen. *Swissmem* ist für das Ziel Netto-Null-Treibhausgase bis 2050. Weiter fordert *Swissmem*, dass CO<sub>2</sub> grundsätzlich bepreist wird, also inklusive einer Lenkungsabgabe auf Treibstoffen. Die *CVP* begrüsst ebenfalls, dass die Verminderungsverpflichtungen und das Emissionshandelssystem weitergeführt werden. Die Umsetzung für die betroffenen Branchen sei zweckmässig und praktikabel. Der *Schweizerische Bauernverband* begrüsst die Fortführung der klimapolitischen Instrumente und die Neuregelung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge. Die *CVP* begrüsst alle vorgeschlagenen Massnahmen, welche der Verlängerung der Instrumente oder der Äquivalenz mit der EU dienen.

Der *Kanton Zürich* beantragt, dass die finanziellen Auswirkungen auf die Kantone ermittelt und offengelegt werden. Der *Kanton Waadt* hält die mit der Ordnungsrevision vorgenommenen Anpassungen an das europäische und internationale Recht für unverzichtbar. Dem *Kanton Wallis* ist wichtig, dass die Zuständigkeiten der Kantone bei künftigen Revisionen der CO<sub>2</sub>-Verordnung im Zusammenhang mit dem totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz berücksichtigt werden. Der *Kanton Zug* ist der Ansicht, dass die Regulierungsdichte und die Komplexität der CO<sub>2</sub>-Verordnung mittlerweile zu hoch sei. Dies habe negative Effekte auf die eigentliche Zielsetzung, so würden zum Beispiel Innovationen bei Projekten und Programmen für Emissionsverminderungen behindert. Der *Kanton Genf* blickt bereits auf kommende Ordnungsrevisionen voraus, die er ebenfalls genau prüfen werde. Ein verstärktes klimapolitisches Instrumentarium werde in der Zukunft notwendig sein. Der *Kanton Freiburg* befürwortet die Weiterführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe.

*Travail Suisse* fordert einen Social Deal, der einen Green Deal ergänzt. *Infrawatt* fordert bezüglich des CO<sub>2</sub>-Gesetzes einen möglichst hohen Inlandanteil. Zudem soll im gleichen Gesetz neue Information und Beratung finanziell gefördert werden. *Economiesuisse* legt Wert darauf, dass die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nicht die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts schwächen dürfe.

Der *Verband Fernwärme Schweiz* ist der Ansicht, dass die Bedingungen für die Befreiung von der CO<sub>2</sub>-Abgabe zu grosszügig geregelt seien. Eine Verschärfung dieser Bedingung könne für einige Wärmeverbände Vorteile bringen.

Die *GRÜNEN* fordern, dass der Bundesrat neben der Umsetzung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes weitere Massnahmen für den Klimaschutz realisiert.

Die *FDP* ist der Meinung, dass die Übergangsbestimmungen sich im Prinzip an den bisherigen Regelungen orientieren sollen und kritisiert, dass die vorgesehenen Änderungen im Erläuterungsbericht mangelhaft begründet würden. Der *Schweizerische Bauernverband* fordert hingegen, dass die Ordnungsrevision besser auf das totalrevidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz (frühestens ab 2022 in Kraft) angepasst wird.

Bereits in Ziffer 2.3 wurden verschiedene Äusserungen erwähnt, welche im Zusammenhang mit der Coronakrise stehen. Darüber hinaus sind weitere Stellungnahmen dazu eingegangen. *Viele Mitglieder der Klima-Allianz* fordern grundsätzlich, dass die Krise nicht zu Abschwächungen beim Klimaschutz führen dürfe. Ausserdem soll überprüft werden, ob aufgrund der Krise allenfalls einige Instrumente nicht mehr im erwarteten Mass wirksam sind, insbesondere bezüglich des Emissionshandelssystems. Kostenlos zugewiesene Emissionsrechte sollen nicht in das Jahr 2021 übertragen werden dürfen, weil ansonsten die Pariser Klimaziele abgeschwächt würden. Diese Forderung wird auch vom *Kanton Basel-Stadt* geteilt. Auch die *GLP* ist der Ansicht, dass Teile der CO<sub>2</sub>-Verordnung wegen der Coronakrise überarbeitet werden müssen. Zum Beispiel fordert sie eine Limitierung der Übertragbarkeit von Emissionsrechten in das Jahr 2021. Die *SVP* findet es im Kontext der wirtschaftlichen Erschwernisse grundsätzlich negativ, dass die Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung zu Mehrkosten für Haushalte und Unternehmen führe, dies auch deshalb, weil bisher schon erhebliche Anstrengungen im Sinne des Klimaschutzes unternommen worden seien. Hingegen sind *die GRÜNEN und die SP* der Ansicht, dass die Coronakrise keine Abschwächung des Klimaschutzes nach sich ziehen soll. Auch sie fordern, dass von der Verwaltung überprüft wird, inwiefern die Krise Auswirkungen auf die Wirksamkeit der Klimaschutz-Instrumente hat, wobei sie insbesondere auf das Emissionshandelssystem hinweisen. Die *SP* zieht daraus den Schluss, dass keine kostenlos zugewiesenen Emissionsrechte in das Jahr 2021 übertragen werden dürfen, weil ansonsten die Pariser Klimaziele abgeschwächt würden.

*Viele Mitglieder der Klima-Allianz* und die *SP* kritisieren, dass die Minderungswirkung von Biotreib- und -brennstoffen überschätzt werde, weil sie als treibhausgasneutral verrechnet werden. Die *GRÜNEN* erwähnen ebenso wie die vorher genannten, dass die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen für Biotreibstoffe in Kraft bleiben sollen.

*Viele Mitglieder der Klima-Allianz* stehen der Anrechenbarkeit von Emissionsreduktionen aus den Jahren bis 2020 im Jahr 2021 kritisch gegenüber. Ihre Stellungnahmen werden in diesem Bericht dahinge-

hend interpretiert, dass sie sowohl die Anrechenbarkeit von früheren Übererfüllungen bei Verminderungsverpflichtungen im 2021 als auch die Übertragbarkeit von kostenlos zugeteilten (allenfalls sogar von sämtlichen) Emissionsrechten (im EHS) kritisieren.

*First Climate* möchte erstens, dass das Emissionshandelsregister weiterhin für Kyoto-Einheiten zur Verfügung steht und zweitens, dass bezüglich CDM (Clean Development Mechanism)-Projekten, die ihrer Ansicht nach im freiwilligen CO<sub>2</sub>-Markt weiterhin wichtig sein werden, der Prozess für die Erteilung der Genehmigungsschreiben beibehalten wird. *Infrawatt und der Verband Fernwärme Schweiz* möchten, dass in den Artikeln 114 und 115 die Erhöhung der Obergrenze für Bürgschaften *Infrawatt* geprüft wird. Für grössere Wärmeverbände (*Infrawatt*) und allgemein grössere thermische Netze (*Verband Fernwärme Schweiz*) sei die Obergrenze heute nämlich zu tief.

Neben anderen (in den Ausführungen dieses Berichtes zu Anhang 3 und Anhang 16 genannten) Teilnehmern äussert sich auch *Cemsuisse* im Sinne der Berücksichtigung von CCS und CCU in der Regulierung. *Economiesuisse* möchte CCS und CCU sowohl im EHS als auch bei der Kompensationspflicht berücksichtigt wissen.

#### 2.4.2 Emissionshandel

*Cemsuisse* beurteilt Markteingriffe für die Stabilisierung und für die Reservebildung (von Emissionsrechten) kritisch, auf keinen Fall dürfe es zu einer politischen Steuerung des Preises kommen. *Viele Mitglieder der Klima-Allianz und die SP* haben im Grundsatz Zweifel, dass das Emissionshandelssystem genügend Anreize für die Dekarbonisierung bietet.

Der *Kanton Wallis* beantragt, dass in der Periode 2013-2020 nicht genutzte Emissionsrechte nicht unbegrenzt übertragen werden können, sondern maximal während einem Zeitraum von 3 Jahren nach der abgelaufenen Periode. Hingegen befürwortet der *Kanton Wallis* weiterhin die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU. Letzteres teilt der *Kanton Freiburg*, der ausdrücklich auch die Verpflichtung zur Teilnahme am EHS befürwortet. Ebenso unterstützt dieser den Reduktionspfad des Cap für Betreiber von Anlagen und die Etablierung eines Cap für die Luftfahrt. Der *Kanton Appenzell Ausserrhoden* begrüsst die Anpassungen beim Emissionshandelssystem, sie würden zu stärkeren Anreizen für Emissionsverminderungen führen. Der *Kanton Nidwalden* merkt an, dass die Verknüpfung des Emissionshandelssystems für die Wirtschaft positiv sei. Auch *Gastrosuisse* begrüsst die Verknüpfung. *Ökostrom Schweiz* findet die Weiterführung des mit der EU verknüpften Emissionshandelssystems notwendig. Der *Kanton Wallis* ist der Ansicht, dass bei der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten der Stand der Technik eine wichtigere Rolle spielen soll.

*Travail Suisse* würde eine CO<sub>2</sub>-Abgabe gegenüber dem EHS bevorzugen. Aus pragmatischen Gründen stimmen sie jetzt dennoch der Weiterführung des mit der EU verknüpften EHS und der deshalb erfolgenden Änderungen zu und ebenfalls den Massnahmen gegen Carbon Leakage. Auch der *Kanton Waadt* begrüsst die Änderungen im Zusammenhang mit der Kopplung der beiden EHS. *Cemsuisse* legt einen besonderen Wert auf gleiche Wettbewerbsbedingungen und ist daher sehr für die Äquivalenz der Systeme in der Schweiz und der EU. Auch die *Economiesuisse* begrüsst die Äquivalenz im Zusammenhang mit dem Emissionshandelssystem.

*Scienceindustries und mehrere Unternehmen* fordern, dass Emissionsrechte aus der aktuellen Periode in die komplette Periode 2021-2030 übertragen werden können. *Cemsuisse* befürwortet die Übertragung in künftige Perioden.

Die *IGEB und Ziegelindustrie Schweiz* thematisieren, was passieren würde, wenn eine Firma von der Einstellung der Möglichkeit des Fernwärmebezugs betroffen wäre. Dies würde laut ihnen dazu führen, dass eine solche Firma zusätzliche Emissionsrechte erwerben müsste (bei Ersatz durch Heizöl oder Erdgas), was Produktionsstandorte gefährden könne. Deshalb fordern sie, dass dies bei der Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte berücksichtigt wird. *Ziegelindustrie Schweiz* erinnert auch allgemein an die Wichtigkeit der kostenlosen Zuteilung aufgrund des internationalen Standortwettbewerbs.



Die *Aerztinnen und Aerzte für Umweltschutz* beurteilen die Anrechenbarkeit von «angeblich» biogenen Anteilen im Emissionshandelssystem kritisch. Dadurch würde gerade die Zementindustrie ungerechtfertigte Vorteile ziehen.

#### **2.4.3 Verminderungsverpflichtungen**

Der *Verband Schweizer Gemüseproduzenten* unterstützt die Teilrevision betreffend Verminderungsverpflichtungen und legt Wert darauf, dass weiterhin Gruppenlösungen für kleinere Gewächshausbetriebe möglich sind.

#### **2.4.4 Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure**

Mehrere Teilnehmer unterstützen die Kompensationspflicht grundsätzlich, weil sie der Holzenergie im Wettbewerb mit fossilen Energien nütze (*Holzenergie Schweiz, IG Holzenergie Nordwestschweiz, mehrere Unternehmen*).

*Mehrere Unternehmen* betonen die Wichtigkeit von Wärmeverbänden für die Energie- und Klimapolitik. *Infracore* findet die Verordnungsrevision insbesondere vor dem Hintergrund der Fortführung der Förderung von Wärmeverbänden durch KliK wichtig. *Ökostrom Schweiz* befürwortet die Weiterführung der Kompensationspflicht explizit.

Mehrere Teilnehmer möchten, dass eine Regelung in die Verordnung aufgenommen wird, welche die Übertragung von nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 ermöglicht (*KliK, Avenergy, Economiesuisse, Scienceindustries, Swissmem, AGVS, Strasseschweiz, Holzenergie Schweiz, Carbur, IG Holzenergie Nordwestschweiz, EnAW, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, IG Detailhandel Schweiz, Eco Swiss, Gruppe Grosser Stromkunden, FDP, mehrere Unternehmen*).

*First Climate* lehnt eine Veröffentlichung der Projektskizzen und der Rückmeldungen der Geschäftsstelle Kompensation ab, weil die Projektskizze geistiges Eigentum sei. Ausserdem regt *First Climate* neben anderen Hinweisen bezüglich NET an, dass Gesuche für Bescheinigungen, welche NET betreffen, bereits bearbeitet werden sollen, bevor die Anrechnung gesetzlich möglich ist.

Der Kanton Waadt würde eine Veröffentlichung der Projektskizzen und der Rückmeldungen der Geschäftsstelle Kompensation begrüßen.

#### **2.4.5 CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge**

Die *FRC* ist allgemein kritisch zu einem System, welches auf Durchschnittswerten beruht.

Der *VFAS* erklärt zu seinen Änderungsvorschlägen, dass sie aufgrund der, auch in der Verfassung verankerten, Maximen Eigentumsgarantie, Wirtschaftsfreiheit und dem Verbot von Wettbewerbsverzerrungen erfolgen. Zudem legt er Wert auf vergleichbare Wettbewerbsbedingungen mit der Branche in der EU, speziell bezüglich der Nachbarstaaten der Schweiz. Ausserdem vertritt er die Haltung, dass Umweltschutzanliegen besser gedient sei, wenn Behörden und Wirtschaft zusammenarbeiten würden, anstatt dass die Behörden auf Repression setzten.

Die *Economiesuisse* ist der Meinung, dass die Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge nicht zu Handelshemmnissen führen sollten, was nun aber drohe. Ausserdem soll der Vollzug der Emissionsvorschriften nicht von der EU abweichend gehandhabt werden, weil in dieser Sache allgemein nicht Anpassungen gemacht werden sollten, welche eine Diskrepanz zum europäischen Ausland entstehen lassen.

Die *FDP* begrüsst die Anpassungen bei den Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge inklusive Angleichung an EU, unter Rücksichtnahme auf die Verhältnisse in der Schweiz. Deshalb sei es richtig, dass ein einheitlicher, branchenweiter Zielwert definiert wurde. Der *TCS* ist mit den Folgeänderungen aus der Umstellung auf WLTP-Zielwerte einverstanden.

*Auto-Schweiz* teilt mit, dass die im Rahmen der Totalrevision vorgesehene zeitliche Gleichschaltung mit der EU bezüglich der Einführungsmodalitäten zu den abgesenkten CO<sub>2</sub>-Zielen für Personenwagen von ihnen nicht akzeptiert werden könne.

Die *Economiesuisse* merkt an, dass die Coronakrise die Erfüllung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge erschwere, da die für die Erfüllung notwendigen emissionsarmen Fahrzeuge in zu geringem Masse verfügbar seien (ähnliche Äusserungen anderer Teilnehmer in Ziffer 2.3). Dass die Importeure deshalb Sanktionen zahlen müssten, wird negativ beurteilt, da sie kein Verschulden hätten und Entwicklungen im Ausland zur Nichterfüllung führen würden. Diese Aspekte sollten bei der Festlegung von Sanktionen berücksichtigt werden. Der *TCS*, *Auto-Schweiz*, *Strasseschweiz* und die *SVP* teilen die Einschätzung, dass aufgrund der Coronakrise die Erfüllung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge schwieriger werde. Die *SVP* fordert, dass dies Folgen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe nach sich zieht. *Viele Mitglieder der Klima-Allianz* widersprechen hingegen der Ansicht, dass die Coronakrise die Erfüllung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge erschwere und fordern deshalb, dass die Vorschriften nicht gelockert werden. Der *Kanton Schaffhausen* wehrt sich gegen eine im Raum stehende Forderung, dass in den Jahren 2020 und 2021 auf die Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge verzichtet wird. Die gleiche Ansicht hat der Kanton auch bezüglich der anderen klimapolitischen Instrumente, sollten zu diesen solche Forderungen aufkommen.

Der *VFAS* ist genau wie der *SGV* der Ansicht, dass die Umsetzung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge in der Schweiz strenger sei als in der EU, insbesondere im Vergleich zu den Nachbarstaaten, weil in der EU in einigen Mitgliedstaaten die Nachfrage nach kleineren Fahrzeugen vergleichsweise höher sei, was die Durchschnittswerte beeinflusse. Ausserdem sei in der Schweiz die Kaufkraft höher und die spezielle Topografie zu berücksichtigen. Aufgrund dieser Punkte müsse die Verordnung so ausgestaltet werden, dass ein «equal level of ambition» im Vergleich zu EU erreicht werden könne, was laut den beiden Verbänden mit spezifischen Einführungsmodalitäten getan werden könne. Sollte es in der Schweiz zu hohen Sanktionen kommen, hätte dies sehr negative gesamtwirtschaftliche Folgen. Auch *Auto-Schweiz* bedauert, dass die Schweiz strengere Anforderungen als der Rest von Europa beschlossen habe.

Mehrere Teilnehmer äussern sich zu Artikel 27, zu welchem in der Vorlage keine Änderungen vorgesehen waren. Umstritten ist dazu erstens, dass 2021 und 2022 nicht die ganze Neuwagenflotte für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Flotte berücksichtigt werden soll («Phasing-in») und zweitens, dass in diesen Jahren Fahrzeuge mit Emissionen von weniger als 50 Gramm CO<sub>2</sub>/km mit einem Faktor grösser als 1 angerechnet werden können («Supercredits»). Diese beiden Regelungen erleichtern das Einhalten der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge. *Viele Mitglieder der Klima-Allianz* und *Swisscleantech* möchten, dass sowohl das Phasing-in als auch die Supercredits ab dem Jahr 2021 nicht weiterlaufen. Sie merken an, dass Elektrofahrzeuge bereits davon profitieren, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Stromproduktion nicht angerechnet werden. *Swisscleantech* relativiert ausserdem die Bedeutung der Sanktionsbeträge, welche die Importeure und Emissionsgemeinschaften möglicherweise zahlen müssen, viele müssten nämlich gar nichts bezahlen und andere laut *Swisscleantech* nur verhältnismässig geringe Beträge. Die *KVU*, der *Schweizerische Städteverband* und die *Kantone Zürich, Graubünden, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Appenzell-Innerrhoden, Appenzell-Ausserrhoden und Glarus* sind der Ansicht, dass im Jahr 2022 die ganze Flotte einberechnet werden soll. Bezüglich der Supercredits plädieren sie für die Faktoren 1,5 (statt 1,67) im Referenzjahr 2021 und für 1 (statt 1,33) im Referenzjahr 2022. Der *Kanton Luzern*, die *SP* und die *GRÜNEN* möchten schon im Referenzjahr 2021 100 Prozent der Flotte berücksichtigen und bei den Supercredits den Faktor auf 1 reduzieren. Die *GLP* fordert die Streichung von Artikel 27 Absatz 2 und 3, was ebenfalls die Abschaffung von Phasing-in und Supercredits bedeutet. Auch der *Kanton Waadt* kritisiert das Phasing-in und die Supercredits. Der *Kanton Genf* erwähnt, dass die Emissionsreduktionsziele beim Verkehr eher erreicht werden könnten, wenn der Anteil der berücksichtigten Fahrzeuge erhöht werden würde und schlägt dazu im Sinne eines Beispiels 95 Prozent für das Jahr 2021 und 100 Prozent für das Jahr 2022 vor. Die *EVP* ist allgemein der Ansicht, dass es bei den Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge zu viele Schlupflöcher und Ausnahmen gäbe. *Ökostrom Schweiz* bemerkt, dass ihrer Ansicht nach die Verordnungsrevision nicht dazu führen dürfe, dass die Wirkung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

abgeschwächt wird. Allerdings stimmt *Ökostrom Schweiz* zu, dass es eine Neuregelung des Neuwagenziels braucht.

Der *VFAS* fordert hingegen, dass in den Jahren 2021 und 2022 nur 85 Prozent der Flotte einberechnet werden. Dies begründet er primär mit den Rahmenbedingungen, welche sich von denjenigen in der EU unterscheiden würden. Zu diesen Unterschieden zählt er die laut ihm in der Schweiz mehrheitlich fehlenden staatlichen Fördermassnahmen für emissionsarme Fahrzeuge und die laut *VFAS* im Vergleich zu den Nachbarstaaten faktisch strengeren Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge. Mit diesen Argumenten fordert er zudem, den Faktor bei den Supercredits in den Jahren 2021-2025 bei 2 zu belassen. Ausserdem soll die Limitierung der Anrechenbarkeit der Supercredits entfallen, damit könnten laut dem *VFAS* ein Anreiz für Importeure gesetzt werden, dass sie sich verstärkt auf umweltfreundliche Fahrzeuge konzentrieren würden. Seine beiden Forderungen zu den Supercredits werden von *mehreren Unternehmen, der Jungen SVP, dem ATVSL und zwei ausländischen Verbänden (EAIVT, Bundesverband freier Kfz.-Importeure)* geteilt. Der *TCS* erwähnt allgemein, dass er Supercredits für Elektrofahrzeuge befürwortet.

*Auto-Schweiz* begrüsst, dass Artikel 27 nicht angepasst werden soll. Kurzfristige Änderungen beim Phasing-in für das Jahr 2021 würden die langfristig angelegten Planungen der Hersteller und Importeure tangieren und würden zu Sanktionen führen, die ausgerechnet während der Coronakrise Arbeitsplätze gefährden würden. Allerdings begrüssen *Auto-Schweiz und Strasseschweiz*, dass die Regelung der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge rund um die Einführung des WLTP mit der Teilrevision noch rechtzeitig für 2021 angepasst werden kann. Der *TCS* befürwortet die Berücksichtigung von Ökoinnovationen.

Die *KVU, der Schweizerische Städteverband und die Kantone Zürich, Basel-Stadt, Graubünden, Basel-Landschaft und Glarus* erinnern daran, dass in Anhang 5 Sanktionsbeträge für das Jahr 2021 festzulegen seien. Nach Ansicht der *KVU und der Kantone Zürich, Graubünden und Glarus* wären ausserdem Anpassungen der Sanktionsbeträge (gemäss Artikel 29 und Anhang 5) aufgrund der Unterschiede in der Kaufkraft zwischen der Schweiz und der EU angemessen.

*Mehrere Unternehmen, der VFAS, die Junge SVP, 2rad Schweiz, der ATVSL und zwei ausländische Verbände (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT)* beschwerten sich darüber, dass für Typenschein X Autos verschiedene Dokumente per Papierversand ans ASTRA gesendet werden müssen. *Vision Konsum* äussert sich ebenfalls in diesem Sinne und merkt an, dass dies Mehrkosten für Konsumentinnen und Konsumenten bringe und den Markt verzerre, weil bei Fahrzeugen von europäischen Herstellern dieser Zusatzaufwand nicht anfalle.

Der *VFAS* ist der Ansicht, dass bei Unterschreitung der Ziele Importeure die Möglichkeit erhalten sollten, diese «Guthaben» auf Folgeperioden übertragen zu können. Damit würde der Anreiz wegfallen, vor Ende der Periode noch emissionsreiche Fahrzeuge zu importieren, damit das «Guthaben» aufgebraucht werden kann. Dieses Anliegen der Übertragbarkeit teilen *mehrere Unternehmen, die Junge SVP, der ATVSL und zwei ausländische Verbände (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT)*. Weiter fordert der *VFAS*, dass die Handelbarkeit von Emissionswerten im Bereich Neufahrzeuge ausgebaut wird. Ebenfalls beantragt der *VFAS*, dass es keine Veröffentlichungen über die Zielerreichung nach Artikel 36 mehr geben soll. Ausserdem hält der Verband die Strafbestimmungen nach Artikel 16 der Energieeffizienzverordnung (EnEV) mindestens teilweise für unverhältnismässig hoch.

Die *GLP* beurteilt die Energieetikette als irreführend. Sie begrüsst deshalb, dass die Zielwerte darauf ausgewiesen werden müssen. Auch der *TCS* begrüsst den Zielwert auf der Energieetikette. Der *VFAS* kritisiert die Energieetikette grundsätzlich, da sie einen hohen Aufwand bei geringem Nutzen bringe. Dies wird geteilt von *Auto-Schweiz*. Der *Verband der Schweizerischen Gasindustrie* möchte, dass die Hauptinformation auf der Energieetikette die klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen sein sollen, anstatt dass der absolute Wert im Mittelpunkt stehe (dies vor dem Hintergrund der biogenen Anteile im Gas).

#### **2.4.6 Einführung CORE-System für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten**

Mehrere Teilnehmer äussern sich positiv über die Einführung des Systems CORE für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten (*Act, First Climate, IG Detailhandel, AGVS, SIA, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, ein Unternehmen, Kantone LU, AG, FR, TG, SH*). Einige davon und weitere Teilnehmer haben zu CORE verschiedene konkrete Anmerkungen mitgeteilt (*Act, First Climate, SIA, Verband der Schweizerischen Gasindustrie, Kantone BS, BL, LU, TG, SH*). Unter anderem wurden die Themen Datenschutz, Schutz von Geschäftsgeheimnissen, Zugriff auf Daten und Fragen der praktischen Anwendung angesprochen.

#### **2.5 Anmerkungen zur Umsetzung**

Mehrere Kantone haben Fragen, Anmerkungen oder Bedenken, was die Umsetzung von Artikel 2 (bezüglich der Gewichtskompensation bei emissionsarmer Antriebstechnik) genau bedeutet (*Kantone SG, TG, AI, AR, TI, VD*). Die *Kantone Appenzell-Innerrhoden und Appenzell-Ausserrhoden* fordern deshalb, dass die Umsetzung von Artikel 2 Buchstabe a<sup>bis</sup> auf 2022 verschoben wird.

Der *Kanton St. Gallen* beantragt, dass den Strassenverkehrsämtern für die Umsetzung der neuen Regelungen genug Zeit eingeräumt wird.

Für die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe und den Nachweis der Emissionen brauche es laut *Act* auf den Rechnungen zusätzlich einen Nachweis der Herkunft der biogenen Brennstoffe.

Die *EnAW* merkt an, dass der administrative und organisatorische Aufwand auf ihrem Gebiet aufgrund der Verordnungsänderungen überschaubar sei. *Swissmem* bekräftigt, dass die Änderungen beim Zielvereinbarungssystem bei den Unternehmen sowie bei *EnAW* und *Act* einen administrativen Zusatzaufwand bringen würden, der vertretbar sei.

Anmerkungen zum Vollzug der Artikel 17, 97 und 146g befinden sich unter Ziffer 2.3 bei den entsprechenden Artikeln.

**Anhang: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden**

Kategorie	Deutsch	Abkürzung im Text	Französisch
Kantone	Zürich	ZH	Zurich
	Bern	BE	Berne
	Luzern	LU	Lucerne
	Uri	UR	Uri
	Schwyz	SZ	Schwytz
	Obwalden	OW	Obwald
	Nidwalden	NW	Nidwald
	Glarus	GL	Glaris
	Zug	ZG	Zoug
	Freiburg	FR	Fribourg
	Basel-Stadt	BS	Bâle-Ville
	Basel-Landschaft	BL	Bâle-Campagne
	Schaffhausen	SH	Schaffhouse
	Appenzell Ausserrhoden	AR	Appenzell Rhodes-Extérieures
	Appenzell Innerrhoden	AI	Appenzell Rhodes-Intérieures
	St. Gallen	SG	Saint-Gall
	Graubünden	GR	Grisons
	Aargau	AG	Argovie
	Thurgau	TG	Thurgovie
	Tessin	TI	Tessin
Waadt	VD	Vaud	
Wallis	VS	Valais	
Neuenburg	NE	Neuchâtel	
Genf	GE	Genève	
Jura	JU	Jura	
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	Schweizerischer Gemeindeverband		Association des communes suisses
	Schweizerischer Städteverband		Union des villes suisses
Politische Parteien	Christlichdemokratische Volkspartei	CVP	Parti démocrate-chrétien
	Evangelische Volkspartei der Schweiz	EVP	Parti évangélique suisse
	FDP Die Liberalen	FDP	Les Libéraux-Radicaux
	Grüne Partei der Schweiz	GRÜNE	Parti écologiste suisse
	Grünliberale Partei Schweiz	GLP	Parti vert'liberal
	Junge SVP		Jeunes UDC
	Schweizerische Volkspartei	SVP	Union Démocratique du Centre
	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	SP	Parti socialiste suisse
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	Schweizerischer Arbeitgeberverband		Union patronale suisse
	Schweizerischer Bauernverband	SBV	Union suisse des paysans
	Schweizerischer Gewerbeverband	SGV	Union suisse des arts et métiers

	Travail Suisse		Travail Suisse
	Verband der Schweizer Unternehmen	Economiesuisse	Fédération des entreprises suisses
Weitere eingeladene Vernehmlassungsteilnehmer	Aerztinnen und Aerzte für Umweltschutz	AefU	
	Autogewerbe Verband Schweiz	AGVS	
	Avenergy Suisse	Avenergy	Avenergy Suisse
	Biofuels Schweiz		
	Cleantech Agentur Schweiz	Act	
	Eidgenössische Elektrizitätskommission	EICom	Commission de l'électricité
	Energie-Agentur der Wirtschaft	EnAW	Agence de l'énergie pour l'économie
	Fachverband landwirtschaftliches Biogas	Ökostrom Schweiz	Association faitière des biogaz agricoles
	Fédération romande des consommateurs	FRC	Fédération romande des consommateurs
	Greenpeace Schweiz	Greenpeace	
	Hauseigentümergeverband	HEV	
	IG Detailhandel Schweiz	IG Detailhandel	CI Commerce de détail Suisse
	Infrawatt		Infrawatt
	Interessengemeinschaft energieintensiver Branchen	IGEB	
	Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen		Conférence des caisses cantonales de compensation
	Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter	KVU	Conférence des chefs des services de la protection de l'environnement
	Konferenz kantonalener Energiedirektoren	EnDK	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
	Schweizerische Energienstiftung	SES	Fondation Suisse de l'énergie
	Schweizerische Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe	Carbura	Organisation suisse de stockage obligatoire pour carburants et combustibles liquides
	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein	SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	ASTAG	Association suisse des transports routiers
	Scienceindustries		Scienceindustries
	Stiftung für Konsumentenschutz	SKS	
	Stiftung Klimaschutz und CO <sub>2</sub> -Kompensation	KliK	Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO <sub>2</sub>

	Stiftung Praktischer Umweltschutz	Pusch	
	Swiss International Airports Association	SIAA	
	Swisscleantech		Swisscleantech
	Swissmem		Swissmem
	Touring-Club Schweiz	TCS	
	Unternehmerverband Gärtner Schweiz	Jardinsuisse	Association Suisse des entreprises horticoles
	Verband der Schweizerischen Zementindustrie	Cemsuisse	
	Verband der Schweizerischen Gasindustrie	VSG	Association Suisse de l'Industrie Gazière
	Verband des Strassenverkehrs FRS	Strasseschweiz	Fédération routière suisse FRS
	Verband Fernwärme Schweiz	VFS	Association suisse du chauffage à distance
	Verband freier Autohandel Schweiz	VFAS	Association du commerce automobile indépendant suisse
	Verband Schweizer Gemüseproduzenten	VSGP	Union maraîchère suisse
	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	Auto-Schweiz	Association importateurs suisses d'automobiles
	Verkehrs-Club der Schweiz	VCS	Association transports et environnement
	WWF Schweiz	WWF	
	Ziegelindustrie Schweiz		Industrie suisse de la terre cuit
Weitere Vernehmlassungsteilnehmer	2rad Schweiz		2roues Suisse
	Agro Energie Schwyz AG		
	Alliance Sud		Alliance Sud
	Alpen-Initiative		Initiative des Alpes
	Association Climat Genève		Association Climat Genève
	Auto Discount Uster AG		
	Auto Friberg AG		
	Auto Höngg Belfanti AG		
	Auto Kunz AG		
	Auto Steiner AG		
	Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein	ATVSL	
	Auto Vonk Sagl		
	Autohaus Schiess AG		
	Auto-Vetterli AG		
	Autowelt Schweiz AG		
	Autozulassung.ch GmbH		

Azienda cantonale dei rifiuti		
BASF Schweiz AG		
Beyondmotors GmbH		
Bildungszentrum Bau- biologie für gesundes und nachhaltiges Bauen		
Brot für alle		Pain pour le prochain
Campax		
Car Trade 24 GmbH		
Centre Patronale		Centre Patronal
Christen Energie AG		
CIMO Compagnie in- dustrielle de Monthey SA		CIMO Compagnie in- dustrielle de Monthey SA
Dähler Sportwagen Im- port		
Daloro Trading GmbH (meinjahreswagen.ch)		
Eco Swiss		
Energie Rheintal AG		
Eric Senn Chur AG		
Evangelische Frauen Schweiz	EFS	Femmes protestantes en Suisse
Fastenopfer		Action de Carême
First Climate (Switzer- land) AG	First Climate	
Garage Asscar GmbH		
Garage Cudazzo GmbH		
Garage Gerbsch GmbH		
Garage R. Saner AG		
Gastrosuisse		Gastrosuisse
Gemeinde Lignières		Commune de Ligni- ères
Genossenschaft Holzenegiezentrum Toggenburg		
Gesellschaft für be- drohte Völker		Société pour les peuples menacés
Getec Park Swiss AG		
Global Car Trading AG		
Grands-parents pour le Climat		Klima-Grosseltern
Gruppe Grosser Stromkunden	GGS	
Helvetas		
Holzenergie Schweiz		Energie-bois Suisse
Holzkraftwerk Basel AG		
Hotel Saratz		



Huntsman Advanced Materials (Switzerland) AG		
IG Holzenergie Nordweistschweiz		
J. Windlin AG		
Kleinbauern-Vereinigung		Association des petits paysans
Korporation Baar-Dorf		
Korporation Kägiswil		
Migros Genossenschafts-Bund		
Naturfreunde Schweiz		Amis de la Nature Suisse
Noé 21		Noé 21
NRG A AG		
Number One Car Rental AG		
O. Engel GmbH		
Oeku Kirche und Umwelt		Oeco Eglise et environnement
OeME-Kommission Evangelisch-reformierte Gesamtkirchgemeinde Bern		
Paul Aecherli AG		
Physicians for Social Responsibility/International Physicians for the Prevention of Nuclear War Switzerland	PSR/INPPNW	
Pro Natura		Pro Natura
Protect our Winters		
Raurica Wald AG		
Replace Car GmbH		
Schweizerischer Forstverein	SFV	Société forestière suisse
Scierie des Eplatures SA		Scierie des Eplatures SA
Solarspar		
Syngenta Crop Protection AG	Syngenta	
Teris SA		
Touring Garage AG		
Umverkehr		Actif-traffic
Veolia Industry Building – Switzerland AG		
Verein Klimaschutz		Association Suisse pour la Protection du Climat
Vetterli Schnittblumen AG		
Vision Konsum		
Wärmeverbund Amden AG		

	Wärmeverbund Kes- tenholz		
	Wärmeverbund Wald- kirch		
	Züri Garage AG		
Ausländische Ver- bände	Bundesverband freier KfZ.-Importeure		
	European Association of Independent Vehicle Traders	EAIVT	