



Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

Per Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 21. August 2020

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung. Unsere Stellungnahme basiert wesentlich auf einer Umfrage bei unseren Mitgliedern.

Der Städteverband begrüsst im Grundsatz die mit dieser Teilrevision beabsichtigte Schliessung der zu erwartenden Regulierungslücken aufgrund der sich verzögernden Revision des CO₂-Gesetzes. Zu einzelnen Detailfragen nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

Teilbereich Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

Grundsätzlich begrüssen wir die Erhöhung des Kompensationssatzes für Treibstoffimporteure von 10 Prozent im Jahr 2020 auf 12 Prozent im Jahr 2021. Damit wird sichergestellt, dass der Verkehr einen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

Allerdings sind wir der Ansicht, dass der vorgeschlagenen Kompensationssatz von 12 Prozent noch stärker erhöht werden sollte und zwar auf 15 Prozent, damit die bestehende Ziellücke im Verkehrsbereich geschlossen werden kann. Diese Lösung ist auch kongruent mit der Anpassung im geplanten revidierten CO₂-Gesetz. Der maximale Kompensationssatz von 5 Rappen pro Liter gemäss Art 26. Abs. 3 des bestehenden CO₂-Gesetzes würde auch mit dieser Anpassung nicht erreicht.

Mit Art. 90 Abs. 1 wird die Möglichkeit für kompensationspflichtige Personen aufgehoben, ihrer Pflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen. Dies wird damit begründet, dass die «Zusätzlichkeit» nach 2020 nicht mehr gegeben sei. Gemäss Erläuterungsbericht sind von dieser Anpassung Kompensationsprojekte betroffen, die rund 150'000 Tonnen CO₂ einsparen. Einige dieser Projekte



werden aufgrund der fehlenden Einnahmen aus den Kompensationszahlungen voraussichtlich nicht mehr weitergeführt werden können. Um sinnvolle Kompensationsprojekte nicht unnötig auslaufen zu lassen, regen wir an, für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die «Zusätzlichkeit» erbringen zu können, falls sie die notwendigen Anforderungen erfüllen.

Anträge

Wir beantragen zu diesem Teilbereich entsprechend folgende Anpassung:

- ▶ **Art. 89 Abs. 1 Bst. e**
Kompensiert werden müssen die CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen. Der Kompensationssatz beträgt:
e. für das Jahr 2021: ~~42~~ **15** Prozent.
- ▶ **Art. 90: Zulässige Kompensationsmassnahmen**
Hier ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der «Zusätzlichkeit» erfüllen.

Teilbereich CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das CO₂-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, um die CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich dabei nicht nur in einer CO₂-Reduktion aus, sondern lohnt sich für die Fahrzeugbetreibenden auch finanziell in Form von eingesparten Treibstoffkosten. Eine Senkung der CO₂-Ziele für die Neuwagenflotten erhöht zudem die Attraktivität der Elektromobilität und anderer alternativer Antriebsformen deutlich.

Die heutige Ausgestaltung der CO₂-Verordnung erlaubt indes zahlreiche Ausnahmen und bietet Umgehungsmöglichkeiten. Deshalb unterstützen wir das Ansinnen der vorliegenden Teilrevision, solche Umgehungsmöglichkeiten zu reduzieren. In Bezug auf die Kontrolle und auf weitere Erleichterungen stellen wir folgende Forderungen:

Vollzugscontrolling: Da E-Fahrzeuge mit null Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, werden diese heute teilweise importiert und in Verkehr gesetzt, um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen. Allerdings bleiben diese Fahrzeuge danach oft nicht in der Schweiz, sondern werden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung. Diese gängigen Praktiken, manifest etwa durch die vermehrten Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten, sollen nicht mehr toleriert werden. Aufgrund dieser Vorgänge wird in der Revisionsvorlage das Kriterium der erstmaligen Inverkehrsetzung in Art. 17 Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass nur Fahrzeuge an die jeweilige CO₂-Flottenbilanz der Personenwagen bzw. Lieferwagen und leichten Sattelschlepper angerechnet werden können, die in der Schweiz nicht nur formell zum Verkehr zugelassen werden, sondern letztlich tatsächlich durch einen Endkunden und entsprechend ihrer erstmaligen Zulassung genutzt werden. Wir begrüßen diesen



Vorschlag, sind aber der Meinung, dass die Wirkung dieses neuen Kriteriums mittels eines Vollzugscontrollings geprüft werden sollte.

Keine weitere Erleichterung durch neue Umrechnungsfaktoren: Seit September 2017 werden die CO₂-Emissionen von neuen Fahrzeugmodellen in der EU nach dem neuen Messverfahren «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP) gemessen. Seit September 2018 müssen bis auf wenige Ausnahmen alle erstmals zugelassenen Personenwagen nach WLTP genehmigt sein, seit September 2019 ebenfalls alle neuen Lieferwagen und leichten Sattelschlepper.

Die nach dem WLTP-Verfahren gemessenen CO₂-Emissionen liegen näher am realen Treibstoffverbrauch und fallen rund 25 Prozent höher aus als die nach der bisherigen Methodik des «Neuen Europäischen Fahrzyklus» (NEFZ) ermittelten Werte. Da die Zielwerte für 2021 noch auf der NEFZ-Datenbasis definiert wurden, wären sie mit dem nun eingeführten WLTP-Verfahren schwerer zu erreichen. Um diese scheinbar «kalte» Verschärfung zu verhindern, dürfen die NEFZ-Zielwerte für die Jahre 2021 bis 2024 auf äquivalente WLTP-Zielwerte umgerechnet werden.

Im Entwurf sollen die WLTP-basierten Zielwerte folglich gemäss Art. 17b Abs. 2 der rev. CO₂-Verordnung neu 118 Gramm CO₂ pro Kilometer für Personenwagen und 186 Gramm CO₂ pro Kilometer für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper betragen. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als weiteres Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden; denn gemäss der geltenden Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV) entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von lediglich 115 Gramm pro Kilometer. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften abgeschwächt wird. Zumal in den letzten Jahren bekannt wurde, dass die CO₂-Emissionen gemäss den Angaben der Fahrzeughersteller von den real gemessenen Werten zunehmend abwichen (zuletzt in der Grössenordnung von rund 40 Prozent). Die Umrechnung der Zielwerte ermöglicht es den Automobilimporteuren, die Flottengrenzwerte auf dem Papier einfacher zu erreichen. Da die von der Automobilindustrie durchgeführten Optimierungen im Typenprüfverfahren sehr umstritten sind und für die Erfüllung der Klimaziele die Realemissionen relevant sind, muss dieses Entgegenkommen begrenzt werden. Insbesondere kritisieren wir, dass die Umrechnung als zusätzliche Erleichterung eingeführt wird und sämtliche bereits bestehenden Erleichterungen trotzdem weitergeführt werden.

Anreiz für leichtere Fahrzeuge: Die Berechnung im Anhang 4a der rev. CO₂-Verordnung enthält bei der individuellen Zielvorgabe durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts der Flotten keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeuge. Dies wäre aber wichtig, um den Trend zu schwereren Fahrzeugen abzuschwächen und damit die Emissionen zu stabilisieren bzw. zu vermindern.

Sanktionsbeträge 2021: In Anhang 5 Ziff. 3 sind die Sanktionsbeträge für die Referenzjahre 2019 und 2020 enthalten. Für das Referenzjahr 2021 ist jedoch in den Vernehmlassungsunterlagen kein Wert vorgesehen.



Anträge

Wir beantragen entsprechend zu diesem Teilbereich folgende Anpassung:

- ▶ **Art. 17 Abs. 2**
Es ist ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um zu prüfen, ob die Praxis der vermehrten Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende mit der Ergänzung von Art. 17 Abs. 2 auch tatsächlich unterbunden wurde.
- ▶ **Art. 17b Abs. 2 Bst. a und b**
Die Zielwerte sind hinsichtlich der Umrechnungsfaktoren zu überprüfen.
- ▶ **Art. 26 Abs. 2**
Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen sind zu streichen.
- ▶ **Art. 27 Abs. 2**
Die Berücksichtigung nur eines Teils der Neuwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen (Phasing-In) ist frühzeitig zu beenden: 2022 sind analog den Regelungen der EU 100 Prozent der Flotte einzubeziehen (bisher 95 Prozent).
- ▶ **Art. 27 Abs. 3**
Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ist im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33) zu reduzieren.
- ▶ **Anhang 4a**
Es sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z.B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.
- ▶ **Anhang 5 Ziff. 3**
Es sind Sanktionsbeträge für 2021 festzulegen.

Teilbereich CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe

Gemäss Art. 29 Abs. 2 CO₂-Gesetz beträgt der maximale CO₂-Abgabesatz 120 Franken pro Tonne CO₂. Die Abgabe wurde letztmals per 1. Januar 2018 erhöht und liegt heute bei 96 Franken pro Tonne CO₂. Die geltende Verordnung sieht vor, dass die Abgabe auf 120 Franken je Tonne CO₂ erhöht werden kann (Art. 94 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 CO₂-Verordnung).

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahr 2021 die Emissionen um weitere 1.5 Prozent sinken sollen und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5 Prozent von 1990 bis 2021 erreicht werden soll.



Der nächste Erhöhungsschritt sollte deshalb nicht erst auf 1. Januar 2022 erfolgen, sondern bereits auf 1. Januar 2021, falls der Schwellenwert erreicht wird. Für eine Erhöhung per 1. Januar 2022 hätte der Schwellenwert im 2020 von 67 Prozent des Brennstoffwertes von 1990 gegolten. Entsprechend soll für den Erhöhungsschritt per 1. Januar 2021 der Schwellenwert von 68.5 Prozent des Brennstoffes von 1990 gelten.

Deshalb beantragen wir eine Anpassung, die den bisherigen Absenkpfad linear weiterführt mit Verwendung des Stichjahres 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahr 2021 die volle Wirkung entfaltet.

► **Art. 94 Abs. 1 Bst. d**

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

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband