



WWF Schweiz

Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 22 77
patrick.hofstetter@wwf.ch
www.wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 1. Juli 2019

Vernehmlassungsantwort zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen aufgrund der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Sehr geehrter Herr Bucher

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Aus Klimaschutz-Gründen bedauern wir es sehr, dass das Parlament diese Gesetzesänderung beschlossen hat und die Verwaltung dieses nun umsetzen muss. Die Erfahrungen aus der EU sind eindeutig: Das EU-EHS war bisher ungeeignet, um die Industrie- und Flugemissionen zu verringern. Aber die rasche und drastische Senkung dieser Emissionen muss aus Sicht des WWF das Ziel jeder Klimagesetzgebung sein.

Die Verknüpfung der 50 grössten industriellen Emittenten plus Flugsektor der Schweiz mit diesem EU-EHS wird diese Problematik nicht ändern. Es braucht deshalb zwingend Instrumente, welche auch bei den Grösstemittenten Anreize zur raschen Dekarbonisierung setzen.

Wir bitten Sie deshalb, ein Monitoring einzurichten und der Bundesversammlung weitere oder andere Massnahmen vorzuschlagen, falls die Emissionen der Grösstemittenten tatsächlich nicht Parisziel-konform gesenkt werden.

Wir sind ferner sehr erstaunt, dass die Verwaltung Anpassungen und Erweiterungen der CO₂-Verordnung auf 40 Seiten vornimmt für Regeländerungen, die a) nur ein Jahr Gültigkeit haben, b) als Instrument keine nachweisbaren zusätzlichen CO₂-Reduktionen bringen und c) durch die Anpassung von Art. 131 gar eine Verwässerung des bisherigen Reduktionsziels von -20% verursacht.

Falls die in unserer Stellungnahme monierten Anpassungen nicht vorgenommen werden können, beantragen wir, auf die Teilrevision zu verzichten.

Freundliche Grüsse

Kathrin Schlup
Leiterin Transformational Programs

Patrick Hofstetter
Leiter Fachgruppe Klima & Energie



Vernehmlassungsantwort zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen aufgrund der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU

Vorbemerkung: Wir sind sehr erstaunt, dass die Verwaltung Anpassungen und Erweiterungen der CO₂-Verordnung auf 40 Seiten vornimmt für Regeländerungen, die a) nur ein Jahr Gültigkeit haben, b) als Instrument keine nachweisbaren zusätzlichen CO₂-Reduktionen bringen und c) durch die Anpassung von Art. 131 gar eine Verwässerung des bisherigen Reduktionsziels von -20% verursacht.

Wir bitten Sie in folgenden Punkten den Verordnungsentwurf anzupassen:

Art 46e, Abs. 2: ~~....und wachstumsstarken....~~ streichen

Begründung: Die ganze Flugindustrie ist wachstumsstark. Dieser Anpassungsgrund ist deshalb zu streichen.

Art 46f, Absatz 3 und 4: soll wie vorgeschlagen gemacht werden

Begründung: Wir unterstützen diesen Vorschlag der Verwaltung, gerade auch weil Airlines oftmals Bankrott gehen.

Art 131 Abs.2-4: *ersatzlos streichen*

Begründung: Die Verordnung schlägt vor, dass im Ausland erzielte CO₂-Reduktionen, z.B. weil Deutschland die erneuerbaren Energien zugebaut hat und deshalb seine Steinkohlekraftwerke teilweise stillgelegt hat, der Schweiz ans Inlandziel angerechnet werden. Diese Anrechnung an das Schweizer Inlandziel ist nachgerade grotesk und für die breite Öffentlichkeit irreführend. Zudem führt dies in letzter Konsequenz zu insgesamt weniger CO₂-Reduktionen. Die vorgeschlagene Regelung könnte gar dazu führen, dass überschüssige Emissionsrechte aus dem Jahre 2015 aus der EU für die Inland-Zielerfüllung der Schweiz fürs Jahr 2020 angerechnet würden.

Der Bundesrat hätte seit 2013 die Kompetenz, das CH-Reduktionsziel auf bis zu -40% bis 2020 zu verschärfen und 15 Prozentpunkte im Ausland zu erfüllen. Hätte der Bundesrat diese Kompetenz genutzt (wie wir dies gefordert haben), dann wäre es in der Tat möglich, solche EU-Zertifikate an das CH-Auslandsziel anzurechnen. Da der Bundesrat jedoch darauf verzichtet hat, sind solche EU-Zertifikate höchstens anrechenbar für die Erfüllung der Ziele der 2. Kyoto-Periode. Da dies aber nicht innerhalb der CO₂-Verordnung geregelt wird, kann auf jegliche Formulierung verzichtet werden.



Folgenden Artikel hinzufügen:

Art 131a(neu) Evaluation:

1 Das BAFU erstellt einen jährlichen Monitoringbericht zu den Emissionsverminderungen der Anlagen des Emissionshandelssystems.

2 Sinken die Emissionen gemäss Absatz 1 nicht entsprechend der Vorgabe von mindestens 2.2 Prozent pro Jahr, so beantragt er der Bundesversammlung andere oder neue Massnahmen.

Begründung: Aufgrund der internationalen Erfahrung aus der EU ist das hier einzuführende Emissionshandelssystem ungeeignet, um die Emissionen grosser industrieller Emittenten und des Flugsektors zu senken. Reduktionen der CO₂-Emissionen wurden in der EU massgeblich durch die Richtlinie zu den erneuerbaren Energien mit den dort umgesetzten Förderinstrumenten im Stromerzeugungsbereich erreicht. Die Industriebetriebe wurden nicht CO₂-effizienter. Um die Klimaziele des Pariser Abkommens zu erreichen, müssen jedoch alle Sektoren ihre Emissionen mittelfristig auf netto-null absenken. Gerade die hier betroffenen 50 grössten Emittenten haben lange Erneuerungszyklen ihrer Investitionen. Weitere Jahre ohne Langfristziel-konforme Anreize und Spielregeln führen deshalb zu Fehlinvestitionen und Schaden sowohl dem Klimaschutz wie auch der Schweizer Wirtschaft. Dieser zusätzliche Artikel soll dies verhindern.

Anhang 15, Punkt 1: Der Wert soll nach unten angepasst werden. Keinesfalls sollen mehr Emissionsrechte kostenlos zugeteilt werden, als benötigt werden.

Begründung: Der EU-Benchmark ist zu hoch für die Flotten der grössten Airlines, welche in der Schweiz neu vom EHS betroffen sind. Airlines wie Swiss oder EasyJet erreichen im Vergleich tiefere Emissionswerte, da sie effizientere Maschinen betreiben, respektive eine höhere Auslastung haben. Dies geht allerdings in keiner Weise auf Klimaschutzmassnahmen zurück, sondern ist auf deren Geschäftsmodell zurückzuführen. Falls der Benchmark beibehalten werden sollte, muss ausgeschlossen werden, dass Airlines eine Gratiszuteilung erhalten, die grösser ist als die tatsächlichen Emissionen. Ansonsten haben genau die grössten in der Schweiz tätigen Airlines keine Anreize für künftige Klimaschutzmassnahmen.

Anhang 16, Art 51, Punkt 3.3.: Hier soll auf die schweizerischen Mindestanforderungen an Biotreibstoffe verwiesen werden.

Begründung: Die Schweiz war bisher stolz, dass die Schweizer Regelung für Biotreibstoffe sich wissenschaftlich auf Ökobilanzkriterien abstützt und ausserdem soziale Mindestanforderungen erfüllen müssen. Trotzdem wird hier vorgeschlagen, auf die schwächeren EU-Anforderungen zu verweisen. Dies ist unverständlich und wir bitten den Text entsprechend anzupassen. Da solche Biotreibstoffe in der Schweiz getankt werden, sollen auch die Schweizer Kriterien zur Anwendung kommen.