Elektronisch verschickt an:

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Ort, Datum

**Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der $CO_2$-Emissionen ($CO_2$-Verordnung)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, die Umsetzungsvorschläge der Verwaltung zum verlängerten $CO_2$-Gesetz zu prüfen.

Wir stellen fest, dass wiederum die gesetzgeberische Kompetenz für mehr Klimaschutz nicht genutzt werden soll und entsprechende Unterlassungen des Bundesrates aus früheren Jahren nicht korrigiert werden. Dies betrifft insbesondere die Neuwagenregelung, die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Erhöhung der $CO_2$-Abgabe.

Für eine wirkungsvolle $CO_2$-Verordnung sind folgende Anpassungen an der vorliegenden Teilrevision von zentraler Wichtigkeit:

- Die grössten Schlupflöcher, welche das **Neuwagenziel** verwässern, bleiben mit der angestrebten Revision bestehen. Diese sind das sogenannte **phasing-in** und die **Supercredits** in Art. 27. Sie erlauben, dass in den kommenden Jahren erstens die 5-15 % der Fahrzeuge mit den höchsten $CO_2$-Emissionen nicht berücksichtigt werden, und zweitens die Fahrzeuge mit den besten Werten mehrfach gezählt werden dürfen. Das erleichtert die Erreichung der Zielwerte enorm. **Werden diese beiden Mechanismen nicht korrigiert, so wird die angestrebte Wirkung des Neuwagenziels de facto verfehlt**.

- Parlament und Bevölkerung wollen, dass die $CO_2$-Emissionen weiter gesenkt werden. Ziel war es, dass im Jahr 2021 ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Es ist deshalb ungenügend, dass erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der **$CO_2$-Abgabe auf Brennstoffe** geplant wird. Damit sich die volle Wirkung der Massnahme entfalten kann, ist eine **Einführung per 1.1.2021 notwendig**.

- Der Bundesrat sieht vor, die **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure** von 10 auf 12% zu erhöhen. Wir begrüssen diese Erhöhung, sie geht aber aufgrund der grossen Ziellücke zu wenig weit. Das aktuelle Gesetz gibt dem Bundesrat die Kompetenz, den Kompensationssatz auf bis zu 40% zu erhöhen. Mit Blick auf künftige Regelungen wäre es sinnvoll, **ab 2021 auf mindestens 15% im Inland zu erhöhen**.

Wir kritisieren zudem, dass der Schnitt zwischen Kyoto-Periode bis 2020 und Pariser Klimaabkommen ab 2021 ungenügend reflektiert wird und die Pariser Commitment-Periode von 2021-2025 mit alten

und meist hypothetischen Emissionsreduktionen aus der zweiten und sogar ersten Kyoto-Periode verwässert werden soll. Wir bitten Sie, dies ebenfalls zu korrigieren.

Wir senden Ihnen unten die Ausführungen zu den Anpassungsvorschlägen zum Verordnungstext und bitten um deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

Vorname Name

Position

Vernehmlassungsantwort zur

# Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der $CO_2$-Emissionen ($CO_2$-Verordnung)

Vernehmlassungsvorlage vom 4.5.2020 https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-78837.html

Einzureichen bis 25.8.2020 an raphael.bucher@bafu.admin.ch

## Vorbemerkung

Die bisherige $CO_2$-Verordnung zur Umsetzung des $CO_2$-Gesetzes, das seit 1.1.2013 in Kraft ist, war bisher klar mangelhaft. Der Bundesrat hat seine Kompetenzen bisher nie ausgeschöpft. Die Verordnung wurde selbst nach Zustandekommen des Pariser Klimaabkommen nicht wie vorgesehen korrigiert und auch die Gesetzesverschärfungen aufgrund der vom Volk verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden unzureichend umgesetzt.

Die Klimakrise und der aufgrund der weltweiten Untätigkeit herrschende Klimanotstand erlauben es nicht, dass Regierungen selbst den gesetzlichen Spielraum nicht nutzen. Es wäre gar angemessen, im Hinblick auf die Erreichung der vom Parlament bereits bestätigten Pariser Klimaziele vorausschauende Regelungen zu treffen. Diese Vernehmlassungsantwort konzentriert sich jedoch strikt auf das geltende $CO_2$-Gesetz und die beschlossenen Änderungen im Rahmen der Pa Iv 17.405 Burkart.

*Berücksichtigt die Vorlage die besondere Ausgangslage aufgrund der gegen Corona-Virus getroffenen Massnahmen und deren Auswirkungen?*

Die Vernehmlassungsvorlage wurde bereits vor den ergriffenen Massnahmen aufgrund des Corona-Virus erstellt. Ein Einbruch von Nachfrage und/oder Produktion aufgrund der Corona-Massnahmen darf nicht zu verschlechterten Klimaschutz-Rahmenbedingungen führen. Denn wirksamer Klimaschutz braucht tiefgreifende Anpassungen in Infrastruktur und Rahmenbedingungen, die ohne Verzögerung umgesetzt werden müssen. Vorübergehende Emissionsreduktionen sind kein Ersatz für die Anpassung von Regeln. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, welche Corona-Sondereffekte die Anpassung der Rahmenbedingungen ins Leere laufen lassen oder verzögern können. Wie wird z.B. sichergestellt, dass die Airlines nicht mit Gratiszuteilungen von Emissionsrechten für 2020 überschwemmt werden und diese auch für 2021ff verwendet werden? Dadurch würde das bisher ohnehin unwirksame Emissionshandelssystem gar längerfristig zur Generierung ungerechtfertigter Renten missbraucht werden.

Flankierend erwarten wir vom Bundesrat, dass er abgestimmt auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen trifft, um die Klimaschutzwirkung über die Umsetzung des $CO_2$-Gesetzes hinaus zu verstärken.

## 1. $CO_2$-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Das $CO_2$-Neuwagenflottenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Bereich Verkehr. Nur im Strassenverkehr sind die $CO_2$-Emissionen immer noch höher als 1990. Ein griffiges Neuwagenflottenziel ist darum von zentraler Bedeutung, da es zurzeit das wichtigste Mittel ist, um im motorisierten Individualverkehr (MIV) die klimaschädlichen $CO_2$-Emissionen zu reduzieren. Die Massnahme wirkt sich nicht nur in einer $CO_2$-Reduktion aus, sondern lohnt sich auch finanziell für Automobilistinnen und Automobilisten in Form von eingesparten Benzinkosten. Eine Senkung der $CO_2$-Neuwagenflottenziele steigert die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Jedoch erlaubt die Ausgestaltung der $CO_2$ Verordnung in der heutigen Form zu viele Ausnahmen und Schlupflöcher. Die verschiedenen Mechanismen zur Abschwächung des Neuwagenziels kumulieren sich und schwächen insgesamt die Wirkung massiv ab. Wir anerkennen, dass einige Verbesserungen in der vorliegenden Revision vorgenommen wurden. Aber auch so bleiben zu viele Abschwächungen bestehen. In der Summe führen sie dazu, dass die Verordnung weit hinter dem Versprechen zurückbleibt, welches der Stimmbevölkerung anlässlich der Abstimmung über die Energiestrategie 2050 abgegeben wurde. Das vorliegende Neuwagenziel bringt über einen Drittel weniger $CO_2$-Einsparnisse, als sie eigentlich möglich wären. Der Bundesrat hält selber fest: „In den Jahren 2017 und 2018 stiegen die Emissionen allerdings wieder an, die gewünschte Wirkung der Emissionsvorschriften blieb also aus[1]." Das aktuell gültige System hat sich demnach als ungenügend erwiesen, um die angestrebte und im $CO_2$-Gesetz vom Parlament festgelegte $CO_2$-Reduktion der Neuwagenflotte zu erreichen.

Damit das Neuwagenziel seine Wirkung entfaltet sind folgende Änderungen nötig:

**Abschaffung des Teilflottenziels**

Antrag Art 27, Abs.2:

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen $CO_2$-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020–202**1** folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten $CO_2$-Emissionen berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: 85 Prozent;

b.im Referenzjahr 2021: **100** Prozent;

c. *Streichen*

Begründung:

Bei der $CO_2$-Wirkung kommt der Regelung zum sogenannten phasing-in (Teilflottenziel) entscheidende Bedeutung zu. Es führt zu einer deutlichen Abschwächung des Neuwagenziels. Im Bericht vom Februar 2020 schreibt der Bund zu diesem Thema: „Hätten die Importeure nicht von den Vollzugsmodalitäten bei der Emissionsberechnung [Anmerkung: phasing-in und supercredits] Gebrauch machen können, hätten sie also im Mittel ihr $CO_2$-Emissionen um die 9 g $CO_2$/km (Zielerreichung der ungewichteten Emissionen) senken müssen[2]." Von den Einführungsmodalitäten habe insbesondere das phasing-in eine $CO_2$-steigendernde Wirkung. Weiter hält der Bundesrat fest: „Ausserdem zeigen sich in den Zwischenjahren 2013 und 2014 die Auswirkungen der Einführungsmodalitäten, bei denen insbesondere das phasing-in zu einer stark vereinfachten Zielerreichung für die Importeure führte[3]."

Auch die Informationen, die der Bundesrat vor der Volksabstimmung zur Energiestrategie 2050 veröffentlicht hat, zeigen, dass die $CO_2$-Reduktion um einen Drittel geringer ausfällt, wenn die Verordnung nicht in diesem Punkt geändert wird. In der Botschaft des Bundesrates zur Energiestrategie von 2013 S. 7720 beziffert der Bundesrat für den Durchschnitt der Jahre 2016-2030 die $CO_2$-Reduktion auf 680'000 Tonnen $CO_2$ pro Jahr, wenn Art. 27 $CO_2$V angepasst würde. Dem stehen in der nicht geänderten Version von Art 27 $CO_2$V 460'000 Tonnen $CO_2$ pro Jahr gegenüber (siehe Angaben des Bundesrates von 2017 S. 3 bei einem nicht EU-analogen Zeitplan). Ohne die hier geforderte Streichung des Teilflottenziels bringt das Neuwagenziel demnach einen Drittel weniger $CO_2$-Einsparung als anlässlich der Energiestrategie 2050 versprochen.

Der Bundesrat selbst hat bei der Debatte zur Energiestrategie im Ständerat einen gescheiterten Minderheitsantrag Imoberdorf, der ebenfalls ein über die EU-Regelung hinausgehendes phasing-in ver-

[1] Medienmittelung des Bundesrates vom 18.2.2020
[2] Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO2-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates", S. 50
[3] Bericht mit dem Titel „Auswirkungen der CO2-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerates", S. 32

langte, als massive Verwässerung bezeichnet: „Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der $CO_2$-Zielwerte; das nicht nur für Personenwagen, sondern auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper[4].“

Die hier vorgeschlagene Streichung des Teilflottenziels bei Personenwagen entspricht zudem dem heutigen politischen Willen der Umweltkommission des Ständerats. Dies wurde vom Kommissionsprecher Ständerat D. Müller zuhanden der Materialen entsprechend festgehalten.[5] Mittlerweile wurde dieser Wille als expliziter Gesetzestext (Art. 11, Abs. 2 des totalrevidierten $CO_2$-Gesetzes) im Ständerat und am 10. Juni 2020 auch im Nationalrat eingebracht.

Eine 1:1-Umsetzung analog der EU ist somit angezeigt und überfällig.

**Abschaffung der Supercredits**

Antrag: Art 27, Abs.3:

3 Für die Berechnung der durchschnittlichen $CO_2$-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit $CO_2$-Emissionen von weniger als 50 g $CO_2$/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen $CO_2$-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7,5 g $CO_2$/km für die Referenzjahre 2020–202**1** wie folgt berücksichtigt:

a. im Referenzjahr 2020: doppelt;

b.im Referenzjahr 2021: **1- fach**;

c. *Streichen*.

Begründung:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die $CO_2$-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz, Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g $CO_2$/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem $CO_2$-Ausstoss führen und die Wirkung der $CO_2$-Emissionsvorschriften stark abschwächen.

Als Analogie lässt sich ein Vergleich aus dem Schulbetrieb heranziehen. Wenn in der Schule jede Schulnote doppelt zählt, die höher ist als 5.0, so wäre es schlicht viel einfacher, das Schuljahr zu bestehen. Ein solcher Mechanismus wiederspricht aber jeder Logik.

**Umrechnungsfaktor NEFZ - WLTP**

Gemäss der geltenden Energieeffizienzverordnung entspricht das auf dem NEFZ basierende 95-Gramm-Ziel für Personenwagen einem WLTP-Zielwert von 115 g/km. In der Vernehmlassungsvariante der $CO_2$-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 g/km erhöht. Der Umrechnungsfaktor für die NEFZ-Werte von Personenwagen steigt damit von 1.21 auf 1.24. Bei Lieferwagen beträgt der Faktor gar 1.27.

Die Erhöhung dieser Umrechnungsfaktoren erachten wir als problematisch, weil dadurch die Wirkung der Effizienzvorschriften deutlich abgeschwächt wird. Wir fordern daher eine erneute Überprüfung der Umrechnungsfaktoren.

---

[4] Bundesrätin Leuthard am 23. September 2015 im Ständerat

[5] https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812

**Missbräuchliche Inverkehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz**

Wir begrüssen es sehr, dass in Artikel 17 der Bund endlich tätig wird und die missbräuchliche Inverskehrsetzung von Elektroautos in der Schweiz nicht mehr toleriert. Wie im erläuternden Bericht[6] geschildert, sind in der Vergangenheit verschiedentlich Elektrofahrzeuge in der Schweiz einzig mit dem Zweck in Verkehr gesetzt worden, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten. Sie waren jedoch nie für den Schweizer Markt bestimmt. Ohne je in der Schweiz verwendet zu werden, werden diese Fahrzeuge danach als Schein-Occasionen ins Ausland zurückexportiert. Dieses Schlupfloch wurde auch ausgenutzt, indem eigentliche Personenwagen als Lieferwagen deklariert wurden. Die vorgeschlagene Änderung von Art 17 ist deshalb dringend nötig.

**Neuwagenziel vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie**

Im Zusammenhang mit der Schliessung der Verkaufsflächen von Neuwagenverkäufen aufgrund der Pandemie Anfang 2020 seien folgende Hinweise erlaubt:

Die Vernehmlassung betrifft die Zeit ab 1. 1. 2021 bis zum Inkrafttreten des neuen $CO_2$-Gesetzes (voraussichtlich 1. 1. 2022) und somit nicht die Zeit der momentanen Pandemie. Die Vorschriften für 2020 sind von dieser Verordnung nicht betroffen.

Zudem: Wenn aufgrund der wirtschaftlichen Lage weniger Autos verkauft werden, hat das per se keinen Einfluss auf den durchschnittlichen $CO_2$-Ausstoss der Neuwagen. Die Zielerreichung wird dadurch im Gegenteil eher noch erleichtert, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Menschen eher günstigere und daher kleinere, leichtere Fahrzeuge kaufen.

## 2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure

Das Instrument der Kompensationspflicht wurde vom Bundesrat bisher kaum genutzt. Die Treibstoffimporteure mussten anfänglich 2% und zuletzt 10% des vom verkauften Benzin und Diesel ausgestossenen $CO_2$ kompensieren. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Bundesrat auf bis zu 40% erhöhen kann. Aufgrund der sich seit mehreren Jahren abzeichnenden Zielverfehlung des $CO_2$-Gesetzes ist es nun überfällig, diesen Kompensationssatz zu erhöhen. Eine Erhöhung von heute 10% auf das Maximum von 40% ist in der Schweiz jedoch nicht innerhalb von wenigen Monaten zu realisieren. Zudem gibt es im Jahre 2021 noch kaum ausländische Reduktionen, welche dem Pariser Klimaabkommen entsprechen. Eine solche Erhöhung würde deshalb lediglich zu einem Peak bei der Einfuhr von Biotreibstoffen führen. Da das Parlament im totalrevidierten $CO_2$-Gesetz für 2022 einen Inland-Kompensationssatz von mindestens 15% fordert, würde ein deutlich höherer Satz für 2021 zu einer Stop-and-go Politik führen.

Antrag *Art. 89 Abs. 1 Bst. e:*

1 Kompensiert werden müssen die $CO_2$-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: **15** Prozent.

Begründung:

Statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 12% soll direkt auf 15% erhöht werden, um zumindest einen wesentlichen Teil der erwarteten Ziellücke zu schliessen (Zusatzreduktionswirkung: 500'000t $CO_2$ im Jahre 2021 gegenüber Vorschlag Bundesrat). Diese Lösung ist dann auch kongruent mit dem neuen

[6] Seiten 9 und 10

$CO_2$-Gesetz und ist gut begründbar innerhalb des geltenden Gesetzes. Auch der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rp/l würde nicht strapaziert. Schliesslich entspricht dies einem nationalen Stimulus-Paket mit einem starken Fokus auf Randregionen, da hiermit z.B. neue Biogasprojekte umgesetzt werden können. Für die Projektnehmer ist es ein Vorteil, wenn Anlagen bereits 2021 in Betrieb genommen werden können und somit ein Jahr länger bis 2030 betrieben und abgeschrieben werden können.

Im Weiteren ist es uns wichtig, dass wie vorgeschlagen die bisherigen ökologischen und sozialen Anforderungen an Biotreibstoffe gelten und geprüft werden. Ebenfalls unterstützen wir die Änderungen bei Art 90/91.

## 3. $CO_2$-Abgabe auf Brennstoffen (Art 94ff)

Das vom Parlament verlängerte Gesetz wurde in Art. 3 Abs. 1bis explizit dahingehend angepasst, dass im Jahre 2021 die Emissionen um weitere 1.5% sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5% von 1990 bis 2021 erreicht werden soll. Es ist deshalb völlig ungenügend, erst per 1.1.2022 eine allfällige Anpassung der $CO_2$-Abgabe zu planen. Die Erklärung, dass bereits der Ankündigungseffekt eine Zusatzreduktion bringe, ist wenig stichhaltig, wenn die entsprechenden Emissionsdaten und damit Entscheide über die Anpassung erst im Juni 2021 gefällt werden können.

Wir fordern deshalb eine Anpassung wie folgt:

*Art. 94 Abs. 1 Bst. d*
1 Der Abgabesatz wird wie folgt erhöht:
d. ab 1. Januar 202**1**: auf 120 Franken je Tonne $CO_2$, falls die $CO_2$-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 20**19** mehr als **68.5** Prozent der Emissionen des Jahres 1990 betrugen.

Begründung:

Diese Anpassung führt ebenfalls den bisherigen Absenkpfad linear weiter, verwendet jedoch das Stichjahr 2019, was eine allfällige Einführung per 1.1.2021 erlaubt und somit im Jahre 2021 die volle Wirkung entfaltet.

**Biofuels als Brennstoffe**

Die vorgeschlagene Regelung in Art. 95 darf nicht dazu führen, dass die geltenden schweizerischen Regeln für Biotreibstoffe nicht ebenfalls für Biobrennstoffe angewendet werden. Umwelt- und Sozialstandards sollen von allen Biofuels eingehalten werden, wenn sie zur rechnerischen Minderung von $CO_2$-Emissionen angerechnet werden sollen. Leider wird auch in diesem Falle die Minderungswirkung oft um einen Faktor 2 überschätzt, weil die Biotreib- und Brennstoffe fälschlicherweise als treibhausgasneutral in die Rechnung eingehen. Dieses Problem soll in der Totalrevision des $CO_2$-Gesetzes behoben werden.

## 4. Emissionshandel

Aufgrund der europäischen und schweizerischen Erfahrung mit dem Emissionshandelssystem und der aktuell in der EU und der Schweiz geplanten Umsetzung befürchten wir, dass die betroffenen Firmen und Industrie-Standorte keine hinreichenden Anreize haben, ihre Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Weil dies auf Stufe Verordnung nicht zu korrigieren ist, beschränken wir uns auf wenige Punkte:

**Übertragung von Emissionsrechten**

Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte dürfen nicht in die Paris-Periode ab 2021 übertragen werden. Es ist insbesondere auch für 2020 mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate in die Paris-Periode würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

**Emissionsfaktoren für Benchmarks (Art 46ff und Anhang 9)**

In Anhang 9 wird ein Verfahren beschrieben, wie mit dem Umstand umzugehen ist, dass für die EU-Benchmarks mit deutlich höheren $CO_2$-Emissionsfaktoren gerechnet wurde, als dies für Schweizer Strom der Fall ist.

Genau der gleiche Umstand stimmt auch für Altplastik, Altpneus etc., welche z.B. in der Zementindustrie als alternative Brennstoffe eingesetzt werden. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass Altplastik und Altpneus in Deutschland mit wesentlich höheren Emissionsfaktoren verrechnet werden als in der Schweiz – zumal diese z.T. sogar vorgängig aus Deutschland importiert wurden. Wir fordern hier deshalb, dass jeweils die gleichen Emissionsfaktoren verwendet werden, welche auch für die Berechnung der Benchmarks verwendet wurden. Dies entspricht dann auch der Logik, wie sie hier bei der Austauschbarkeit Strom/Brennstoffe verwendet wird.

**15%-Schwelle**

Sowohl für Aktivitätshöhe wie auch für die Benchmarks wird eine willkürliche Schwelle von einer 15%-Änderung festgeschrieben. Konkret bedeutet dies, dass ständig perverse Anreize gesetzt werden, diese Schwelle gerade nicht zu erreichen oder knapp zu übertreffen.

Wenn jedoch ohnehin jährlich die Aktivitätsrate und Faktoren bestimmt werden, welche den Benchmark beeinflussen, gibt es keinen Grund, diese jährlichen Abweichungen nicht gleich 1:1 zu übernehmen. Dies garantiert, dass keine klimaschädlichen Umgehungsgeschäfte getätigt werden, um Verluste zu verhindern oder Zusatzrenten zu erzielen.

## 5. Verminderungsverpflichtungen

**Massnahmenziele neu rechnen**

Während es einleuchtet, dass Emissionsziele linear verlängert werden, ist die Berechnungsweise für Massnahmenziele eher abenteuerlich und folgt nicht dem Grundsatz, dass wirtschaftliche Massnahmen (inkl. $CO_2$-Abgabe) umgesetzt werden sollen. Wir schlagen deshalb vor, dass Unternehmen motiviert werden, auf das Jahr 2021 angepasst neue Verminderungsverpflichtungen einzugehen, welche somit nicht die technischen und ökonomischen Gegebenheiten von 2013, sondern 2021 wiederspiegeln.

**Übererfüllungen**

Wir interpretieren Art. 146f so, dass sogar Übererfüllungen aus der Periode vor 2013 noch im Jahre 2021 angerechnet werden können. Falls wir das richtig verstanden haben, widersetzen wir uns diesem unverständlichen Ansinnen. Generell sollen keinerlei Überträge von der Kyoto-Periode bis 2020 ins Jahr 2021 stattfinden.

**Auslandszertifikate**

Sollten ausländische Zertifikate für das Jahr 2021 angerechnet werden, müssen diese zwingend die Regeln von Art. 6.2 des Pariser Klimaabkommens erfüllen, also ein Corresponding Adjustment und einen ITMO-Transfer aufweisen.

**Erleichtertes Reporting (Art 97-99)**

Abbau unnötiger Bürokratie ist grundsätzlich sehr zu begrüssen. Allerdings haben Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle auch aufgezeigt, dass die bisherigen Kontrollen oft ungenügend waren. Diese Erleichterungen hier sind nur dann gerechtfertigt, wenn die EZV entsprechende Stichprobenkontrollen tatsächlich durchführt und griffige Sanktionsmechanismen hat und anwendet.