



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

KLUG, Aarberggasse 61, 3001 Bern

UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Raphael Bucher
3003 Bern

Bern, 27. Juni 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.

Die KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit vereint 24 Schweizer Organisationen, die sich für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm einsetzen.

Wie eine Studie im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt festgestellt hat¹, verteuert die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme gemäss der aktuellen Ausgestaltung das Ticket für einen Europaflug nur um ausserordentliche 30 Rappen – sofern die Zusatzkosten überhaupt auf den Kunden überwältzt werden. Die klimapolitische Wirkung auf den Flugverkehr ist deshalb äusserst bescheiden und bei weitem nicht ausreichend. Die Erfahrungen aus der EU sind eindeutig: Das EU-EHS war bisher ungeeignet um die Industrie- und Flugemissionen zu verringern.

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

Wir sind sehr erstaunt, dass die Verwaltung Anpassungen und Erweiterungen der CO₂-Verordnung vornimmt für Regeländerungen, die keine Verbesserungen für den Klimaschutz bringen. Sie sind erstens nur ein Jahr gültig, bringen zweitens keine nachweisbaren zusätzlichen CO₂-Reduktionen, sondern verursachen drittens gar eine Verwässerung des bisherigen Reduktionsziels von -20% durch die Anpassung von Art.3.

¹ BAFU (2016): Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz. Schlussbericht



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

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

Freundliche Grüsse

Lisa Mazzone
Co-Präsidentin KLUG

Priska Seiler Graf
Co-Präsidentin KLUG

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 vornimmt für Regeländerungen, die keine Verbesserungen für den Klimaschutz bringen. Sie sind erstens nur ein Jahr gültig, bringen zweitens keine nachweisbaren zusätzlichen CO₂-Reduktionen, sondern verursachen drittens gar eine Verwässerung des bisherigen Reduktionsziels von -20% durch die Anpassung von Art.3.

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 in letzter Zeit einige Airlines Bankrott gingen.

Art 131 Abs.2-4: ersatzlos streichen

Begründung: Die Verordnung schlägt vor, dass im Ausland erzielte CO₂-Reduktionen der Schweiz ans Inlandziel angerechnet werden, z.B. weil Deutschland die erneuerbaren Energien zugebaut hat und deshalb seine Steinkohlekraftwerke teilweise stillgelegt hat. Dies ist grotesk und entspricht einer Manipulation der Öffentlichkeit und führt in letzter Konsequenz zu weniger CO₂-Reduktionen. Die vorgeschlagene Regelung könnte 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 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 des Auslandsteils der Ziele der 2. Kyoto-Periode. Da dies 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 Direktive 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 beiden grössten Airline-Flotten, welche in der Schweiz vom EHS neu betroffen sind. Dies würde zu einem Grandfathering bereits getroffener Massnahmen führen und gibt kaum künftige Anreize. Die tieferen Flottenemissionen der in der Schweiz domizilierten Airlines ist nicht auf Klimaschutzmassnahmen, sondern deren Geschäftsmodell zurückzuführen. Falls der Benchmark beibehalten werden sollte, muss eine Gratiszuteilung, die grösser als die tatsächlichen Emissionen ist, ausgeschlossen werden.

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 muss. 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.