



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

An das Eidgenössische Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikati-
on UVEK

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

Basel, 12. August 2020

Regierungsratsbeschluss vom 11. August 2020

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

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen wie folgt Stellung.

Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

Art. 89 Abs. 1 Bst. e

Antrag: «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: ~~12~~ 15 Prozent.»

Begründung:

Wir begrüssen 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 angemessenen Beitrag zur Verminderung der Treibhausgasemissionen leistet.

Statt der vorgeschlagenen 12% soll der Kompensationssatz auf 15% erhöht werden, um die bestehende Ziellücke im Verkehrsbereich zu schliessen. Diese Lösung ist auch kongruent mit der Anpassung im geplanten CO₂-Gesetz. Der maximale Kompensationsaufschlag von 5 Rappen pro Liter gemäss Art 26. Abs. 3 des bestehenden CO₂-Gesetzes würde mit dieser Anpassung nicht erreicht.

Art. 90: Zulässige Kompensationsmassnahmen

Antrag: Hier ist eine Regelung einzufügen, wie selbst durchgeführte Projekte nachweisen können, dass sie das Kriterium der «Zusätzlichkeit» erfüllen.

Begründung:

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, ist für diese Projekte die Möglichkeit vorzusehen, einen Nachweis über die «Zusätzlichkeit» erbringen zu können, falls sie wesentliche Anforderungen erfüllen.

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 auch finanziell in Form von eingesparten Treibstoffkosten. Eine Senkung der CO₂-Ziele für die Neuwagenflotten steigert zudem die Attraktivität der Elektromobilität und anderen alternativen Antriebsformen deutlich.

Die jetzige Ausgestaltung der CO₂-Verordnung erlaubt indes zahlreiche Ausnahmen und bietet Umgehungsmöglichkeiten. Ohne die verschiedenen Mechanismen zur Berechnung der Flottenemissionen, würden die Klimaziele im Verkehrsbereich noch deutlicher verfehlt werden. Wir stellen dazu folgende vier Anträge:

Art. 17b Abs. 2 Bst. a und b

Antrag: Die Zielwerte sind hinsichtlich der Umrechnungsfaktoren zu überprüfen.

Art. 27 Abs. 2

Antrag: 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

Antrag: Die stärkere Berücksichtigung der Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ist zu reduzieren im Referenzjahr 2021 auf 1,5 (bisher 1,67) und im Referenzjahr 2022 auf 1 (bisher 1,33).

Art. 26 Abs. 2

Antrag: Die Multiplikationsfaktoren zur stärkeren Berücksichtigung von Ökoinnovationen sind zu streichen.

Begründung:

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.

Die WLTP-basierten Zielwerte betragen damit gemäss Art. 17b Abs. 2 rev. CO₂-Verordnung 118 Gramm CO₂ pro Kilometer für Personenwagen und 186 Gramm CO₂ pro Kilometer für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Diese Umrechnung in Anlehnung an die europäischen Regelungen kann als Entgegenkommen an die Automobilindustrie angesehen werden.

In den letzten Jahren wurde bekannt, 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. Die Umrechnung zwischen den Messverfahren wurde von der EU übernommen.

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 jedoch einem WLTP-Zielwert von 115 Gramm pro Kilometer. In der revidierten CO₂-Verordnung wird dieser WLTP-Wert auf 118 Gramm pro Kilometer erhöht. 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.

Art. 17 Abs. 2

Antrag:

Es ist ein Vollzugscontrolling zu etablieren, um zu prüfen, dass die Praxis der vermehrten Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende mit der Ergänzung von Art. 17 Abs. 2 auch tatsächlich unterbunden wurde.

Begründung:

Die gängigen Praktiken, wie etwa vermehrte Neuzulassungen von Fahrzeugen vor Jahresende, um den Flottendurchschnitt und die Ersatzleistungen künstlich tief zu halten, sollen nicht mehr toleriert werden. Um die CO₂-Flottenziele einfacher zu erfüllen, werden bisher E-Fahrzeuge, die mit null Gramm CO₂ in die Berechnung einfließen, importiert und in Verkehr gesetzt. Allerdings blieben diese Fahrzeuge danach nicht in der Schweiz, sondern wurden wieder exportiert. Damit leisteten sie auch keinen Beitrag zur Emissionsverminderung.

Aufgrund dieser Vorgänge wird 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. Die Wirkung dieses neuen Kriteriums sollte mittels einem Vollzugscontrolling geprüft werden.

Anhang 4a

Antrag: Es sind stärkere Anreize für leichtere Fahrzeuge zu schaffen. Denkbar sind z.B. Anpassungen bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe.

Begründung:

Die Berechnung im Anhang 4a 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.

Anhang 5 Ziff. 3

Antrag:

Es sind Sanktionsbeträge für 2021 festzulegen.

Begründung:

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.

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. 1^{bis} explizit dahingehend angepasst, dass im Jahr 2021 die Emissionen um weitere 1.5 Prozent sinken und so ein inländisches Reduktionsziel von 21.5 Prozent von 1990 bis 2021 erreicht werden soll.

Der nächste Erhöhungsschritt soll 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.

Art. 94 Abs. 1 Bst. d

Antrag: «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.»

Begründung:

Diese Anpassung führt 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.

Übertragung von Emissionsrechten

Antrag: Kostenlos bis Ende 2020 zugeteilte Emissionsrechte sollen nicht in die Periode ab 2021 übertragen werden können.

Begründung:

Es ist mit einer massiven Überzuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für 2020 aufgrund der gesunkenen Aktivitätsraten bedingt durch die Corona-Massnahmen zu rechnen. Der Übertrag solcher Zertifikate ins kommende Jahr 2021 würde die Pariser Klimaziele zusätzlich abschwächen.

CORE-System für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten

Es wäre wünschenswert, wenn auch die im Vollzug von CO₂-Gesetz und Verordnung tätigen kantonalen Fachstellen Zugang zu den Daten ihres Kantons im CORE hätten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt, Dominik Keller, dominik.keller@bs.ch, Tel. 061 639 23 20, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin