



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband

Per E-Mail an:
info@staedteverband.ch

Bern, 18. September 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 Stellung nehmen zu können.

Die Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse: Einerseits die Revision der CO₂-Verordnung mit Fremderlassänderungen der Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister, der Mineralölsteuerverordnung und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs. Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) geschaffen, welche Änderungen der Gebührenverordnung BAFU enthält.

Stellungnahme

Der Gemeinderat misst den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz einen hohen Stellenwert bei und begrüsst die Stossrichtung der Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. In gewissen Bereichen sieht er aber noch Verbesserungsmöglichkeiten, damit die Schweiz ihren verpflichtenden Beitrag an das Pariser Klima Abkommen leisten kann.

Zusätzlicher Artikel

Die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 möchte der Gemeinderat mit einem zusätzlichen Artikel dahingehend verändert sehen, dass finanzielle Förderungen davon abhängig gemacht werden, ob bei Gemeinden eine Energieplanung mit einem Netto-Null-Ziel vorhanden ist oder nicht. Diese Förderbedingung sollte bei allen Instrumenten hinzugefügt werden. Dieser zusätzliche Artikel, der momentan noch fehlt,

würde es einfacher machen die Fördertöpfe zielgerichtet einzusetzen und bei den Gemeinden entsprechende Anreize setzen, ihre Planung entsprechend anzupassen.

Des Weiteren sieht der Gemeinderat für folgende Artikel Präzisierungen vor.

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Eine Aufteilung des Gesamtziels auf einzelne Sektoren macht nur dann Sinn, wenn das Gesamtziel damit erreicht wird. Mit den Prozentzahlen im Verordnungsentwurf ist dies nicht der Fall. Nachfolgender Anpassungsbedarf berücksichtigt realisierbare Potenziale, die Zusatzverantwortung des Verkehrs und den Umstand, dass KVAs und Zementwerke bereits bis 2030 mit der Umrüstung auf *Carbon capture and storage* (CCS) beginnen müssen. Alternativ könnte der Sektor des Emissionshandelssystems (EHS) oder allenfalls jene Emittenten, die vermutlich auf CCS angewiesen sind, separat ausgewiesen und somit den Industriesektor zweigeteilt werden. Weiter sollte auch für den Sektor Landwirtschaft explizit ein Richtwert genannt werden. Ebenfalls soll der bisherige Absatz 2 nicht gestrichen werden, da der Handlungsbedarf offensichtlich ist und die Rahmenbedingungen somit bereits vor 2030 zugunsten einer raschen Dekarbonisierung verbessert werden müssen.

Änderungsantrag

Absatz 1

In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

- a. im Sektor Gebäude: höchstens 35 Prozent;*
- b. im Sektor Verkehr: höchstens 50 Prozent;*
- c. im Sektor Industrie: höchstens 55 Prozent;*
- d. (neu) im Sektor Landwirtschaft: höchstens 70 Prozent;*
- d. im Sektor Übrige: höchstens 70 Prozent.*

Absatz 2 (wie bisher)

Wird ein sektorielles Zwischenziel nach Absatz 1 nicht erreicht, so beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nach Anhörung der Kantone und der betroffenen Kreise dem Bundesrat weitere Massnahmen.

Art. 4b Grundsatz

Damit die von der Schweiz gekauften Zertifikate Emissionsreduktionen zusätzlich zu den Klimazielen des jeweiligen Partnerlands bewirken, braucht es autorisierte Emissionsreduktionen gemäss Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris und somit folgenden Zusatz:

Änderungsantrag

Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen durch Projekte und Programme werden in der Schweiz berücksichtigt, wenn sie mit einer nationalen Bescheinigung, mit einer internationalen Bescheinigung nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 nachgewiesen sind.

Art. 6 Validierung von Projekten und Programmen

Damit internationale Bescheinigungen verlässlich sind, ist die Qualitätsüberprüfung durch die Validierungsstelle und danach durch das BAFU im Rahmen der Autorisierung zentral. Die Durchführung einer Konsultation der vor Ort betroffenen Interessensgruppen ist eine wichtige Präventionsmassnahme zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung im Partnerstaat.

In der Programmbeschreibung soll zusätzlich der Anteil der Wertschöpfung aus den erzielten Erlösen ausgewiesen werden, der im Partnerstaat erwartet wird, verglichen mit der generierten Gesamtwertschöpfung. Ebenfalls gemäss dem vorherigen Änderungsantrag ist der Validierungsstelle aufzuzeigen, wie die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt wird.

Änderungsantrag

2 Der Validierungsstelle ist eine Beschreibung des Projekts oder des Programms einzureichen. Diese muss insbesondere Angaben enthalten über:

n. bei Projekten oder Programmen im Ausland zusätzlich:

3. die Ergebnisse der Konsultation der betroffenen Interessensgruppen sowie die Möglichkeit, Rückmeldungen zur Umsetzung des Projekts oder Programms zu geben.

4. (neu) eine nachvollziehbare Schätzung des erwarteten Anteils der Wertschöpfung, welcher im Partnerstaat generiert wird, gemessen an der Gesamtwertschöpfung aus den erwarteten Erlösen der Bescheinigungen, und

5. (neu) ein Konzept zur angemessenen Gewinnbeteiligung der involvierten Bevölkerung vor Ort.

Art. 11b Internationale Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Auch hier muss präzisiert werden, dass nur autorisierte Zertifikate zulässig sind.

Änderungsantrag

2 Das BAFU stellt das Genehmigungsschreiben aus, wenn:

b. das Projekt oder Programm nach dem 1. Januar 2021 registriert und durch den Mechanismus nach Artikel 6 Absatz 4 (autorisierte A6.4ER) des Übereinkommens von Paris anerkannt wurde.

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Der Gemeinderat begrüsst, dass das Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) aufdatiert und erweitert werden soll. Unklar ist, was die Nennleistung von Wärmeerzeugungsanlage oder Fernwärmeanschluss konkret bringt. In der Schweiz werden Heizungen meist unnötig überdimensioniert und die Nennleistung korreliert wenig mit dem Verbrauch. In der gewählten Formulierung dürften insbesondere bei Wärmepumpen oftmals die elektrische, statt der thermischen Nennleistung ausgewiesen werden, was den Wert der Angabe zusätzlich

mindert. Hingegen bleibt es unklar, ob unter Buchstabe c. immer auch die Warmwasserproduktion miteingerechnet wird. Zusätzliche Klarheit in der Verordnung würde die Qualität des GWR verbessern.

Art. 17b Lieferwagen/Art. 17c Leichte Sattelschlepper

Der Gemeinderat unterstützt, zwecks Vermeidung von Missbräuchen, jene Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, bei denen das Messverfahren für LKWs zur Anwendung kommt, nicht mehr vom Flottendurchschnitt auszuschliessen. Es ist plausibel, dass die Zunahme dieser Fahrzeuge der Umgehung der Flottenziele geschuldet ist und damit einen Fehlanreiz darstellt.

Art. 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Einerseits begrüsst der Gemeinderat, dass für PKWs keine Erleichterungen vorgesehen sind, andererseits fordert er auch bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Fahrzeugen auf die entsprechenden Erleichterungen zu verzichten.

Bei schweren Fahrzeugen gilt in der Schweiz momentan noch das im Dezember vom Parlament in der Schlussabstimmung angenommene Reduktionsziel von -30 % im Jahr 2030, während sich die EU am 14. Mai 2024 definitiv für ein deutlich strengeres Ziel entschieden hat (-45 % im Jahr 2030, siehe EU-Richtlinie 2024/1610). Die europaweit schwächste Flottenvorgabe für den CO₂-Ausstoss von LKWs und andere schwere Fahrzeuge mit einem Bonus für Hersteller mit tiefen Emissionen weiter abzuschwächen, würde noch zusätzlich dazu führen, dass die Schweiz für die Inverkehrsetzung von LKWs mit veralteter Technologie zusätzlich attraktiv würde wie kein anderes Land in Europa.

Bei leichten Nutzfahrzeugen ist in der Schweiz eine Reduktion der Emissionen der Flotten dringender als im benachbarten Ausland. In der Schweiz sind schwere, emissionsstarke Fahrzeugmodelle übervertreten. Die CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge wachsen zudem auch wegen der steigenden Anzahl Fahrzeuge. Für die Schweiz spezifische Faktoren sind, dass in der Schweiz leichte Nutzfahrzeuge finanziell besonders attraktiv sind, weil so die LSVA umgangen werden kann. Zudem wird der gewerblichen Lieferwagenverkehr in der Schweiz besonders stark nachgefragt (Onlinehandel).

Änderungsantrag

Ganzen Artikel streichen

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Für fast alle Anwendungen fossiler Energien sind heute Alternativen bekannt. Auch für Prozessemissionen sind Alternativen oder Abscheidungstechnologien getestet. Ein technologischer Dekarbonisierungsplan würde also im ersten Jahr Nahe-Null-Emissionen erreichen. Es sind u.a. hohe Upfront-Investitionskosten, allfällige höhere Betriebskosten, nicht abgeschriebene bestehende Anlagen und die Verfügbarkeit von hinreichend vielen

Planern, Installateuren und Zulieferer, welche eine «Verzögerung» der Dekarbonisierung bewirken. Diese Faktoren müssten explizit gemacht werden, um den Dekarbonisierungsplan einschätzen zu können.

Der ausformulierte Änderungsantrag soll eine Unschärfe der Sektorziele beseitigen. Diese wurden zwar vom Langfrist-Klimaplan der Schweiz abgeleitet, aber nur pauschal. De facto werden in den Energieperspektiven 2050+, die dem Langfrist-Klimaplan zu Grunde liegen, die Prozesse, die CCS oder Wasserstoff brauchen und deshalb teuer sind, zeitlich nach hinten verschoben. Dies suggeriert eine langsame Dekarbonisierung in der Industrie. Dies trifft jedoch nur auf die wenigen Zementproduzenten, Kehrlichtverbrennungsanlagen und allfälligen Wasserstoff-Nutzer zu. Alle anderen 500 000+ Unternehmen müssen und können viel rascher auf null Emissionen dekarbonisieren. Die vorgeschlagene Änderung würde es erlauben, in entsprechenden Richtlinien Absenkpfade für verschiedene Industriesektoren zu definieren, wie dies in den Energieperspektiven 2050+ gemacht wurde und könnte eine spätere Neuauflage der Energieperspektiven berücksichtigen.

Änderungsantrag

1 Der Dekarbonisierungsplan nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes muss mindestens enthalten:

e. einen Absenkpfad für die direkten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040; der Absenkpfad muss sich an den zu Grunde liegenden Szenarien des langfristigen Klimaplan der Schweiz orientieren und das Netto-Null-Ziel erreichen.

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweises

Es bleibt unklar, weshalb bei Herkunftsnachweisen, die für Flugtreibstoffe verwendet werden, eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Der erläuternde Bericht bleibt eine Begründung schuldig, weshalb bei Kerosin eine andere Regelung als beim Landverkehr nötig sein soll.

Änderungsantrag

Artikel streichen

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Erhöhung von Transparenz über klimabedingte finanzielle Risiken, denen Schweizer Finanzinstitute ausgesetzt sind, ist für die Risikoeinschätzung des Schweizer Finanzsystems von zentraler Bedeutung und damit von grossem öffentlichem Interesse. Die Tatsache, dass die FINMA und die SNB die Öffentlichkeit in Zukunft jährlich über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen der mikro- resp. makroprudenziellen klimabezogenen Finanzrisiken sowie über allfällig getroffene Massnahmen informieren müssen, markiert einen wichtigen Fortschritt bei der Schaffung von Transparenz zu Klimarisiken und ist dementsprechend zu begrüßen.

Die Aussagekraft der Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB hängt jedoch massgeblich von den Offenlegungen der Finanzinstitute zu ihren klimabedingten

Finanzrisiken ab. In ihrem Ex-post-Evaluationsbericht vom 24. Juni 2024 anerkennt die FINMA diesen Zusammenhang ausdrücklich. Der Konkretisierung und Standardisierung der Offenlegungsanforderungen seitens FINMA ist infolgedessen eine hohe Bedeutung und Priorität beizumessen, da andernfalls die Umsetzung von Artikel 129a erschwert wird.

Damit verknüpft ist die Frage, wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse der jährlichen Überprüfungen bzw. Berichterstattungen von FINMA und SNB miteinander konsistent und vergleichbar sind. Für eine einheitliche Beurteilung von klimabezogenen Finanzrisiken ist unabdingbar, dass sich FINMA und SNB auf ein Set unterschiedlicher Klimaszenarien und Zeithorizonte verständigen und die Annahmen und Methoden, die ihrer Risikoanalyse zugrunde liegen, so weit wie möglich offenlegen. Artikel 129a und die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen.

Änderungsantrag

1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Beaufsichtigten.

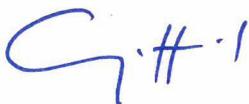
2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erstattet der Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems der Schweiz.

3 (neu) Die FINMA und die SNB berücksichtigen bei der Bestimmung der klimabedingten finanziellen Risiken unterschiedliche Klimaszenarien und Zeithorizonte und legen ihre Annahmen und Methoden so weit wie möglich offen.

4 Ergreifen die FINMA oder die SNB allfällige Massnahmen aufgrund der Ergebnisse ihrer Überprüfungen, so nennen sie diese ebenfalls in ihrer jährlichen Berichterstattung.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin