

Neues Umweltrecht im Banne von CO₂

2017 legte der Bundesrat einen Entwurf und eine Botschaft für eine Revision des CO₂-Gesetzes vor. Darüber wurde seither immer wieder im National- und Ständerat debattiert. Die neueste Verhandlung im Nationalrat fand im Juni 2020 statt. Geändert wurden in letzter Zeit auch einige Verordnungen.

VON REGULA HEINZELMANN*

Das geltende CO₂-Gesetz regelt die Verminderung der Treibhausgasemissionen bis 2020, im Einklang mit der zweiten Verpflichtungsperiode nach dem Kyoto-Protokoll, die von 2013 bis 2020 dauert. Mit der Genehmigung des Übereinkommens von Paris hat die Bundesversammlung unter anderem dem Ziel zugestimmt, dass die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 vermindert werden. Um dies umzusetzen, braucht es eine Totalrevision des geltenden CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020, ein Entwurf und eine Botschaft dazu wurden im Dezember 2017 vorgelegt.

Zusätzlich wurde im März 2019 ein Abkommen mit der EU über die Verknüpfung der Emissionshandelsysteme (EHS) vom Parlament genehmigt und im Dezember 2019 durch die Schweiz und die EU ratifiziert. Das Abkommen trat am 1. Januar 2020 in Kraft. Durch die Verknüpfung des Schweizer EHS mit demjenigen der EU erhalten Schweizer Unternehmen Zugang zu einem grösseren Markt und bekommen dieselben Wettbewerbsbedingungen wie Unternehmen aus dem EU-Raum.

Die vorgeschlagene Revision des CO₂-Gesetzes war 2018 und 2019 im Parlament sehr umstritten. Die letzten Verhandlungen im Nationalrat fanden im Juni 2020 statt. Am Dienstag, 18. August 2020 informierte die Umweltkommission des Ständerates über die Differenzbereinigung beim CO₂-Gesetz. Dabei verfolge sie konsequent ihre klimapolitischen Grundsätze. Wirksamkeit, Ausgewogenheit und Technologieneutralität seien die leitenden Prinzipien.

Die SVP hat schon ein Referendum angekündigt mit der Begründung: «Der Nationalrat hat das CO₂-Gesetz ge-



Das neue CO₂-Gesetz dürfte den Preis für eine Tankfüllung verteuern.

© Austin Park / Unsplash

WICHTIGE PUNKTE IM REVIDIERTEN CO₂-GESETZ

- > Die Treibstoffimporteure sollen die Wahl haben, auf welchem Weg sie ihre Kompensationspflicht erfüllen und sie dürfen von den Kompensationskosten maximal 10 bis 12 Rappen auf den Liter Treibstoff überwälzen.
- > Die Steuererleichterung für biogene Treibstoffe soll bis Ende 2023 befristet werden. In der Zeit danach soll der Einsatz biogener Treibstoffe über das verstärkte Instrument der CO₂-Kompensation gefördert werden.
- > Die Rückerstattung der Mineralölsteuer soll abgeschafft werden, ab 2026 für Fahrzeuge im Ortsverkehr und ab 2030 für alle im konzessionierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge. Die Mehreinnahmen, die der Bund nach Wegfall dieser Rückerstattung erzielt, sollen eingesetzt werden, um alternative Antriebe zu fördern.
- > Im Gebäudebereich kann der anrechenbare Anteil von erneuerbaren Energieträgern bis auf 100 Prozent erhöht werden, wenn gleichzeitig die Gebäudeeffizienz verbessert wird. Bei neuen oder wesentlich geänderten Anlagen mit hohen Treibhausgasemissionen sind Reduktionsmassnahmen zu ergreifen.
- > Teurer werden könnte das Heizöl. Der maximale Satz der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen soll von heute 120 auf bis zu 210 Franken steigen, wenn die Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend zurückgehen.
- > Künftig soll auf Flugtickets eine Abgabe von mindestens 30 und höchstens 120 Franken erhoben werden. Gut die Hälfte der Einnahmen soll an die Bevölkerung zurückerstattet werden, die andere Hälfte einem neuen Klimafonds zugutekommen.
- > Um den fluggebundenen CO₂-Verbrauch zu reduzieren, will die Umweltkommission des Ständerates nicht nur eine Abgabe für Linien- und Charterflüge, sondern auch für Privat- und Geschäftsflüge. Abgabepflichtig sollen Flugzeuge ab einer Startmasse von 8618 kg sein.
- > Laut Umweltkommission des Ständerates erreicht man mit den beschlossenen Massnahmen einen Inlandanteil der Emissionsreduktionen von 75 Prozent.

genüber den Entwürfen von Bundes- und Ständerat verschärft. Konkret bedeutet dies einen tiefen Griff ins Portemonnaie der Menschen in der Schweiz und der Wirtschaft.» Deswegen wird das revidierte CO₂-Gesetz wenn überhaupt frühestens 2022 in Kraft treten.

Übergangsbestimmungen in der CO₂-Verordnung sind notwendig, weil die Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020 im Parlament noch nicht fertig beraten ist. Das UVEK hat am 4. Mai 2020 die Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung eröffnet, die bis zum 25. August 2020 dauerte. Die Schweiz soll ihren Klimazielen ohne Unterbruch nachkommen und ihre Treibhausgasemissionen im Jahr 2021 um weitere 1,5 Prozent gegenüber 1990 senken. Mit der vom Parlament im Dezember 2019 beschlossenen Teilrevision der CO₂-Verordnung wird die Befreiung von der CO₂-Abgabe mit Verminderungsverpflichtung für Betreiber emissionsintensiver Anlagen und die Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe im CO₂-Gesetz bis Ende 2021 verlängert. Das Schweizer Emissionshandelssystem (EHS), das seit Anfang 2020 mit demjenigen der EU verknüpft ist, soll auf unbeschränkte Zeit bestehen.

Die Anpassung soll auch die stetige Verminderung der CO₂-Emissionen aus Brennstoffen sicherstellen. Nach der geltenden CO₂-Verordnung kann die CO₂-Abgabe auf 120 Franken pro Tonne CO₂ angehoben werden, wenn die CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen nicht genügend sinken. Das soll bis 1. Januar 2022 grundsätzlich möglich sein, wenn die Brennstoffemissionen im Jahr 2020 nicht genügend sinken.

Für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper gilt folgendes: Seit September 2017 wird der CO₂-Ausstoss neuer Fahrzeugmodelle in der EU nach einem neuen Verfahren gemessen, dem «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» (WLTP). Die mit dem WLTP gemessenen CO₂-Emissionen liegen näher am tatsächlichen Treibstoffverbrauch und fallen um rund 25 Prozent höher aus als die Emissionswerte nach dem alten Verfahren.

Die Zielwerte des alten Messverfahrens werden für die Jahre 2021-2024 durch gleichwertige WLTP-Ziele ersetzt.

Einige kleinere Änderungen wurden schon im November 2019 in die CO₂-Verordnung eingefügt und auf Januar 2020 in Kraft gesetzt, z.B. betreffend Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung oder Betreiber die mit dem Bund Ziele über die Entwicklung des Energieverbrauchs vereinbart haben.

Ein Verordnungspaket Umwelt wurde auf Frühling 2020 geplant. Angepasst werden sollten die Abfallverordnung, VVEA, die Altlasten-Verordnung, die Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV) und die Luftreinhalte-Verordnung (LRV). Die Verordnungsänderungen sind inhaltlich voneinander unabhängig, wobei es sich um technische und Grenzwertvorschriften handelt sollte. Aber noch nicht alle Verordnungen wurden bisher angepasst.

Im Energiebereich wurden folgende Verordnungen auf 1. Januar 2020 geändert:

- > In der Energieeffizienzverordnung (EnEV Art. 4) wurden die Mindestanforderungen an den spezifischen Energieverbrauch, an die Energieeffizienz und an die energieverbrauchsrelevanten Eigenschaften von Anlagen und Geräten in den Anhängen 1.1–2.131 neu festgelegt. Diese Mindestanforderungen gelten auch für Anlagen und Geräte, die für den gewerblichen Eigengebrauch beschafft werden.
- > In der Energieförderungsverordnung (EnFV) wurden Änderungen betreffend Investitionsbeiträge für Grosswasserkraftanlagen zur Stärkung der Winterproduktion, sowie Anpassung der Vergütungssätze eingefügt.
- > In der Energieverordnung (EnV) betrafen die Änderungen die Möglichkeit der Fristverlängerung, Präzisierungen beim Zusammenschluss zum Eigenverbrauch und die Bestimmungen zur Ermittlung der Bruttowertschöpfung bei der Rückerstattung des Netzzuschlags.



REGULA HEINZELMANN

ist Juristin und freischaffende Journalistin in Dietikon und Berlin.

DER EXPERTE ANTWORTET

Lehren aus der Pandemie – braucht es im Verwaltungsrat neue Kompetenzen?

Es liegt in der Natur von Krisen, dass sich Führungsdefizite genauso herauskristallisieren wie Management-Glanzeleistungen. In der Corona-Krise ist dies mehr als deutlich erkennbar und so kann man Verwaltungsräte derzeit in zwei Gruppen einteilen. In diejenige, die sich rechtzeitig der strategischen Entwicklung aufgrund der Corona-Pandemie gewidmet hat und sich jetzt Gedanken macht, welche Lehren und Erkenntnisse sie aus der Corona-Krise ziehen kann, um für die nächste Phase oder Welle gerüstet zu sein. Und dann gibt es die andere Gruppe von Verwaltungsräten, die das Ganze mit wenig Ernsthaftigkeit angegangen sind, die fanden, dass das alles komplett übertrieben ist. Die erste Gruppe ist sich bewusst, dass zwar diese Phase der Pandemie bewältigt ist, je-doch niemand weiss, was die Zukunft bringen wird. Wohlweislich setzen sich diese bereits mit der Eventualplanung für die Zukunft auseinander und haben auch alle anderen Unternehmensrisiken auf dem Radar.

So darf man wohl die berechtigte Frage stellen, ob es in Verwaltungsräten zukünftig neue Kompetenzen braucht. Mit Sicherheit kann man sagen, es braucht vielerorts ein neues, anderes oder erweitertes Bewusstsein in Verwaltungsräten. Betriebswirtschaftliches und rechtliches Wissen allein wird nicht mehr reichen. Die Unternehmenswelt wird komplexer – in sachlicher und emotionaler Hinsicht. Es braucht Verwaltungsräte mit einer ernsthaften Affinität zu Risiken, einem ausgeprägten Krisensensorium, der Fähigkeit sich mit möglichen Szenarien und den dazugehörigen Eventualplanungen auseinanderzusetzen und anspruchsvolle Themen kommunikativ adäquat umzusetzen. Es braucht Verwaltungsräte, die in der Lage sind Ratio und Emotion zu verbinden. Es braucht definitiv keine Mandate-Sammler und -Jäger mehr, die nicht die notwendige Ernsthaftigkeit aufbringen, sich in Krisen voll und ganz für das Unternehmen einzusetzen.



Bettina Zimmermann

Die Autorin ist CEO von GU Sicherheit & Partner AG und erfahrene Krisenmanagerin
www.gu-sicherheit.ch