

BLS Cargo AG, Bollwerk 27, 3001 Bern, Schweiz

An:

Bundesrat Albert Rösti  
Gesamtbundesrat  
Bundesamt für Umwelt

Elektronisch an [vnI-klima@bafu.admin.ch](mailto:vnI-klima@bafu.admin.ch)

Bern, 14.10.2024

# Vernehmlassung zur CO<sub>2</sub>-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Bezugnehmend auf das Schreiben von Herrn Bundesrat Rösti vom 26. Juni 2024 möchten wir uns für die Möglichkeit bedanken, innerhalb der Adressatengruppe *interessierte Kreise* an der Vernehmlassung zur neuen CO<sub>2</sub>-Verordnung (CO<sub>2</sub>V) teilzunehmen. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr leisten wir bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz. Daher fühlen wir uns verpflichtet, unsere Stellungnahme zum Verordnungsvorschlag dahingehend zu formulieren, dass die darin vorgesehenen Bestimmungen auch in Zukunft wirkungsvolle CO<sub>2</sub>-Reduktionen im Schienengüterverkehr ermöglichen.

## *Kurzbeschreibung Unternehmenstätigkeiten:*

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur umweltschonenden Beförderung von Gütern. Um zusätzlich Warenströme von der Strasse auf die Schiene zu verlagern (und dadurch einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion des Sektors Verkehr der Schweiz zu leisten), sind neben einer gut unterhaltenen und gemanagten Infrastruktur vor allem Instrumente gefragt, welche den Systemnachteil der Bahn gegenüber der Strasse punktuell und auf die einzelne Transportleistung bezogen bis zu einem gewissen Grad ausgleichen können. Ein solches Instrument wurde mit dem Kompensationsmechanismus geschaffen. Mit diesem können wir unser Kerngeschäft, das Führen von Ganzzügen, ideal ergänzen, indem wir zusätzliche Gütertransporte von der Strasse akquirieren und verlagern können. Diese Akquisition gelingt nur, wenn wir die jeweils auf den einzelnen Verkehr bezogenen Nachteile eines Bahntransportes dank den zusätzlichen und in Aussicht gestellten Mitteln aus den CO<sub>2</sub>-Bescheinigungen gewissermassen beseitigen können. Das Instrument der CO<sub>2</sub>-Kompensation ermöglicht uns, Verkehre zu fahren, die wir ohne Unterstützung nicht fahren könnten.

Eine Verlagerung ist dann von Dauer, wenn der Verkehr bezüglich Flexibilität, Qualität und Preis konkurrenzfähig gegenüber dem Strassentransport etabliert werden kann. Dies verlangt

ein hohes Mass an vorausschauender Planung und Ressourcenbereitstellung. Die meisten Produkte brauchen daher einen längeren Förderzeitraum und möglichst gleichbleibende Rahmenbedingungen, um Bestand zu haben. Dass wir bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Treibhausgasreduktion dank der zusätzlichen Transportverlagerung realisieren können, hängt mit dem Vertrauen zusammen, welches wir über die Jahre in den Kompensationsmechanismus und in die stabilen Programmvorgaben aufbauen konnten.

#### *Unsere Anliegen zu den Ausführungsbestimmungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz:*

Grundsätzlich begrüssen wir die in der revidierten CO<sub>2</sub>-Verordnung aufgeführten Ausführungsbestimmungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz. Namentlich scheint uns wichtig, dass der Kompensationsmechanismus bestehen bleibt und keine zeitliche Begrenzung verankert wurde. Es ist uns bewusst, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz mit der Zielsetzung in Artikel 3 die Periode von 2025 bis 2030 regelt. Dennoch sind wir der Meinung, die im Gesetz beschriebenen Instrumente seien so angelegt, dass sie über das Jahr 2030 hinaus wirken sollen und einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Zwischenziele 2040 und des Netto-Null-Ziels 2050 des Klima- und Innovationsgesetzes leisten werden. In diesem Sinne bitten wir um folgende Ergänzungen bzw. Präzisierungen der Ausführungsbestimmungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz, dem vorliegenden Entwurf der CO<sub>2</sub>-Verordnung:

#### **1. Verankerung von Kompensationssätzen über 2030 hinaus (mind. bis 2035)**

Nur durch die Festlegung eines Kompensationssatzes werden die Treibstoffimporteure auch tatsächlich verpflichtet, den Kompensationsmechanismus gemäss *Artikel 28b und 28c CO<sub>2</sub>G* anzuwenden. *Artikel 89 Absatz 3 CO<sub>2</sub>V* regelt den Kompensationssatz. Im Verordnungsentwurf werden jährlich linear steigende Kompensationssätze von 25% für 2025 bis 50% für 2030 vorgeschlagen (somit jährlich 5% höhere Kompensationspflicht). Wir gehen davon aus, dass die vorgeschlagenen Sätze mit der Zielerreichung einer 50% geringeren Treibhausgas-Gesamtemission gegenüber 1990 (*Artikel 3 Absatz 1 CO<sub>2</sub>G*) abgeglichen sind. Insofern unterstützen wir die Festlegung und die Höhe der Kompensationssätze von 2025 bis 2030.

Es braucht jedoch bereits heute eine weiterführende Verpflichtung der Treibstoffimporteure, die treibhausgasreduzierenden Projekte weiterzuführen. Der Kompensationsmechanismus hat sich als praxistaugliches Instrument erwiesen, um bedeutende zusätzliche CO<sub>2</sub>-Reduktionen quer durch verschiedene Branchen bei Unternehmen unterschiedlicher Grösse zu ermöglichen. Allen gemeinsam dürfte aber sein, dass sie Planungssicherheit mit einem zeitlichen Horizont von mindestens zehn zusätzlichen Jahren benötigen. Wenn wir uns als Unternehmen zur Realisierung eines CO<sub>2</sub>-Reduktionsprojektes innerhalb des Kompensationsmechanismus entschliessen, müssen wir eine bedeutende Vorleistung erbringen. Diese umfasst zusätzliche Planung, den Aufbau zusätzlicher Ressourcen und letztlich – da es sich immer um ein Ex-post-System handelt – den Umgang mit einem zusätzlichen unternehmerischen Risiko, das sich aus der nachträglichen Ausstellung von Bescheinigungen ergibt, die jeweils ausschliesslich die exakt dokumentierte, nachverfolgbare Wirkung unter Einhaltung aller Projektkriterien umfasst. Aus unserer Sicht ist dieser Mechanismus zielführend, da keine Mitnahmeeffekte finanziert werden und unternehmerische Freiheiten in der Realisierung der Reduktionswirkung innerhalb der Projekt-/Programmvorgaben zugestanden werden. Dennoch benötigen wir bei den

Rahmenbedingungen – dem Weiterführen des Kompensationsmechanismus – mehr Planungssicherheit. Diese ergibt sich aus einer Festlegung der Kompensationssätze bis mindestens 2035. Wir könnten uns vorstellen, dass der Kompensationssatz ab 2031 jährlich weiter linear steigt, aber womöglich mit einem moderateren Anstieg (z.B. um 2% bis 3% pro Jahr).

**Antrag:**

Artikel 89 Absatz 3 CO<sub>2</sub> wird **wie folgt ergänzt (in ROT)**:

<sup>3</sup> Der Kompensationssatz beträgt insgesamt:

- a. für das Jahr 2025: 25 Prozent;
- b. für das Jahr 2026: 30 Prozent;
- c. für das Jahr 2027: 35 Prozent;
- d. für das Jahr 2028: 40 Prozent;
- e. für das Jahr 2029: 45 Prozent;
- f. für das Jahr 2030: 50 Prozent.
- g. für das Jahr 2031: 52.5 Prozent;
- h. für das Jahr 2032: 55 Prozent;
- i. für das Jahr 2033: 57.5 Prozent;
- j. für das Jahr 2034: 60 Prozent;
- k. für das Jahr 2035: 62.5 Prozent.

## 2. Kompensationssatz im Inland deckt mindestens inländische Projekte und Programme ab

In *Artikel 89 Absatz 2* CO<sub>2</sub> wird der Kompensationssatz im Inland geregelt. Dieser wurde von bisher 15% (ab 2022) im neuen Verordnungsentwurf auf 12% ab 2025 abgesenkt (-3%-Punkte). Wir gehen davon aus, dass der vorgeschlagene Kompensationssatz in Anbetracht der im Inland registrierten Projekte und Programme bemessen wurde. Dennoch sind wir der Meinung, dass im Inland realisierte und bescheinigte Treibhausgasreduktionen immer Vorrang haben sollten und die Treibstoffimporteure zu deren Abnahme verpflichtet werden müssten. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Treibhausgasemissionen sollen «in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz» erfolgen, so lautet *Artikel 3 Absatz 2* CO<sub>2</sub>. Die Bestimmung wurde kontrovers diskutiert, weil ein konkreter Anteil fehlte. Nachdem Bundesrat Röstli die Grösse von «zu etwa Zweidritteln» nannte, wurde der Artikel in der heutigen Form im Gesetz verankert. Das Gesetz gibt demnach Inlandmassnahmen den Vorrang. Aus unserer Sicht wäre es stossend, wenn das wichtige Instrument des Kompensationsmechanismus den Sektor Verkehr nicht verpflichten würde, sämtliche im Inland bescheinigten Verminderungen auch abnehmen zu müssen.

- Da der Kompensationsmechanismus auch im Inland nur unwirtschaftliche Massnahmen fördert und dies ausschliesslich in der Höhe der CO<sub>2</sub>-Reduktionswirkung, setzen die Teilnehmer bevorzugt jene Projekte um, die im Verhältnis zu den ungedeckten Kosten eine hohe Wirkung aufweisen. Damit werden die Fördergelder effizient eingesetzt (hohe Wirkung pro Förderfranken). Zudem erzielen die Projekte oft viel höhere indirekte Treibhausgasreduktionen bei vor- und nachgelagerten Prozessen / Tätigkeiten innerhalb oder ausserhalb der Schweiz. Dies verbessert die Förderquote nochmals.
- Die Qualität von Verminderungsmassnahmen in der Schweiz ist sehr hoch, weil die zugrundeliegenden Daten und die sich daraus ergebenden Reduktionen direkt in der Schweiz von zugelassenen Prüfinstituten verifiziert werden und durch die Behörden einsehbar sind. Zudem besteht keine Gefahr von Doppelzählungen bei der Übertragung in das Treibhausgasinventar der Schweiz.
- Die zusätzlichen Massnahmen zur Treibhausgasreduktion setzen immer Innovationen voraus (in Prozessen, Technologien etc.). Es ist sinnvoll, wenn diese Innovationen möglichst auch in der Schweiz stattfinden. Auch aus volkswirtschaftlicher Sicht ist eine Finanzierung der im Inland ergriffenen Treibhausgasreduktionsmassnahmen mit Geldern von Schweizer Autofahrern sinnvoll.

**Antrag:**

Artikel 89 Absatz 2 CO<sub>2</sub> wird **wie folgt ergänzt (in ROT)**:

<sup>2</sup> Der Kompensationssatz im Inland beträgt ab dem Jahr 2025 mindestens 12 Prozent.

**Übersteigen die ausgegebenen nationalen Bescheinigungen (für im Inland umgesetzte Massnahmen) die 12 Prozent des Kompensationssatzes, müssen die darüber hinaus verfügbaren nationale Bescheinigungen prioritär bis zur Erfüllung der Kompensationspflicht gemäss Absatz 3 angerechnet werden.**

### **3. Beibehaltung der Vorgaben aus registrierten Projekten/Programmen nach 2030**

Die aktuell registrierten Projekte und Programme sind bis 2030 zugelassen (*Artikel 8b Absatz 1 der bestehenden Verordnung*). Neu soll die Einreichung von Projekten und Programmen durch die Validierungsstelle erfolgen und nicht mehr über den Gesuchsteller selbst (*Artikel 7 Absatz 1 des Verordnungsvorschlages*).

Diese Änderung macht aus unserer Sicht nur Sinn, wenn dadurch Prozesse vereinfacht werden, ohne dass heute geltende Vorgaben von bereits registrierten Projekten und Programmen infrage gestellt werden. Für die Projekt- und Programmteilnehmer ist besonders wichtig, dass sie heute mit zuverlässigen, stabilen Rahmenbedingungen planen können. Dazu gehört primär, dass die Regeln bestehender Projekte und Programme weiterhin gelten. Die Vorgaben wurden in der Vergangenheit bereits validiert und durch die Behörden in Form eines registrierten Projektes oder Programmes zur Treibhausgasverminderung freigegeben. Die Teilnehmer haben ihre Massnahmen (mit allen Konsequenzen daraus) auf dieses Regelwerk ausgelegt. Eine Mittel- und Langfristplanung über 2030 hinaus ist heute nur möglich, wenn die bereits verfügbaren Vorgaben beibehalten werden. Eine solche

Planung ist bereits heute notwendig, um einen bedeutenden Beitrag an Treibhausgasreduktionen aus dem Kompensationsmechanismus nach 2030 sicherstellen zu können.

**Antrag:**

Daher beantragen wir folgende Ergänzungen (in ROT)

*Art. 7 Abs. 1*

<sup>1</sup> Wer für ein Projekt oder ein Programm Bescheinigungen beantragen möchte, muss dem BAFU über die Validierungsstelle ein Gesuch um die Beurteilung der Eignung für die Ausstellung von Bescheinigungen einreichen. Das Gesuch umfasst die Projekt- oder Programmbeschreibung und den Validierungsbericht.

<sup>2</sup> Bereits registrierte Projekte und Programme, die bis 2030 als geeignet befunden wurden, können nahtlos weitergeführt werden. Hierzu bedarf es eines Gesuchs um Weiterführung. Unveränderte Vorgaben im Projekt- und Programmbeschrieb sowie weitere Bestimmungen, welche sich aus Auflagen des Bundesamtes für Umwelt ergeben haben und bereits als verschärfende Vorgaben Anwendung gefunden haben, müssen nicht neu validiert werden.

<sup>3</sup> Die Kreditierungsperiode für Projekte oder Programme im Inland, die nach 2030 zur Aufnahme oder Weiterführung eingegeben werden, wird bis zum 31. Dezember 2035 verlängert.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit unserer Stellungnahme und stehen selbstverständlich für Rückfragen jederzeit zu Ihrer Verfügung.

Freundliche Grüsse

**BLS Cargo AG**

**Dr. Dirk Stahl**  
CEO

**Dr. Dirk Pfister**  
Leiter Produktmanagement / Vertrieb, Stv.  
CEO