

Musterantwort zur Vernehmlassung zur Änderung des CO₂-Gesetzes vom 17. Dezember 2021

Die Vernehmlassungsunterlagen können bezogen werden über die Internetadresse:
<http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/pendent.html>

Die Vernehmlassung ist sowohl als PDF wie auch als Word bis spätestens 4. April 2022
einzureichen an raphael.bucher@bafu.admin.ch

Einschätzung und Vorbemerkungen

Diese Vorlage erreicht keinesfalls die nötige Klimaschutzwirkung und weder die offiziellen Klimaziele der Schweiz für 2030 noch die deutlich weitergehenden Ziele, die nötig sind, um einen angemessenen Beitrag ans globale 1.5°-Ziel zu leisten.

Laut Erläuterndem Bericht (p. 47) werden die Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 17,9 Mt CO₂eq/Jahr sinken. Im Referenzszenario würden sie um 15 Mt CO₂eq/Jahr sinken. Die Gesetzesrevision bringt also eine zusätzliche Emissionsreduktion von 2,9 Mt CO₂eq im Jahr 2030. Es bleibt eine Ziellücke von 9,1 Mt CO₂eq, die gemäss Vorlage durch Auslandskompensationen zu schliessen ist (aber deren Finanzierung nicht gewährleistet ist in der Vorlage). Das bedeutet: Von der gegenüber dem Referenzszenario nötigen zusätzlichen Emissionsreduktion sollen nun weniger als ein Viertel im In- und mehr als drei Viertel im Ausland realisiert werden. Das ist genau das umgekehrte Verhältnis dessen, was im soeben beschlossenen CO₂-Gesetz festgeschrieben ist (Pa IV UREK-N 21.477, Art 3 Abs. 1ter) und steht im Widerspruch zum bei der Uno eingereichten Klimaschutz-Langfristplan, wo explizit erwähnt wurde, dass die Inlandemissionen im Vordergrund stehen, und ist somit für uns inakzeptabel.

In einem ersten Teil machen wir deshalb Vorschläge, wie die bestehenden Vorschläge wirksamer gemacht werden können. In einem zweiten Teil folgen zusätzliche Massnahmen die nötig sind, um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen.

Die Vorlage wurde in der Schockstarre nach der knappen Ablehnung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes vom 13. Juni 2021 erstellt. Seither und bis zu einer allfälligen weiteren Referendumsabstimmung im Jahre 2023 haben sich das Bewusstsein zur Klimakrise, zu den Folgen der Abhängigkeit von fossilen Energien und auch den Vorzügen von E-Fahrzeugen und erneuerbaren Heizungen verstärkt. Wir erwarten deshalb keine defensive Vorlage, sondern einen Gesetzentwurf, welcher den Herausforderungen der Klimakrise gerecht wird und sicherstellt, dass zumindest die gesetzten Klimaziele erreicht werden.

Änderungsanträge und Stellungnahmen zum Bundesratsvorschlag vom 17. Dezember 2021

Art. 3: Reduktionsziele

Wir sind in Abs.1 einverstanden, dass sich die Ziele am eingereichten NDC und nicht am wissenschaftlich nötigen Reduktionsbeitrag der Schweiz orientiert, weil die 2016 eingeleitete Totalrevision des CO₂-Gesetzes bisher ergebnislos verlief. Allerdings soll diese Reduktion vollständig im Inland erfolgen und zusätzliche Reduktionen im Ausland im Umfang der von der Schweiz mitverursachten Emissionen finanziert werden, wie dies auch im Schweizer Klimaschutzlangfristplan an die Uno versprochen wird (“die Emissionen werden über die gesamten Wertschöpfungsketten reduziert”).

Änderungsantrag

1 Der Bund sorgt dafür, dass die Treibhausgasemissionen im Inland gegenüber 1990 wie folgt vermindert werden:

- a. im Jahr 2030: um mindestens 50 Prozent;
- b. im Durchschnitt der Jahre 2021–2030: um mindestens 35 Prozent

1bis Der Bundesrat kann für einzelne Sektoren Ziele und Zwischenziele festlegen. Dabei werden die Äquivalenz zu anderen Instrumenten ~~Vorleistungen~~ und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotenzial berücksichtigt.

~~1ter Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 erfolgt in erster Linie mit Massnahmen im Inland. Der Bundesrat regelt den Anteil.~~

1ter (neu) Durch die Schweiz finanzierte Treibhausgas-Emissionsvermindierungen im Ausland werden nicht an das Ziel nach Absatz 1 angerechnet und sollen im Umfang mindestens den von der Schweiz im Ausland mitverursachten Emissionen entsprechen.

Detailbegründung

Abs.1: Nur wenn die Schweiz ihre Emissionen von 1990 bis 2030 halbiert, ist ihre netto-null-Verpflichtung bis 2050 oder eine frühere Reduktion realistisch.

Abs.1bis: Im Wettlauf gegen die Zeit hin zu Nullemissionen spielen die Vorleistungen keine Rolle. Relevant ist jedoch, dass, wenn Z.B. ein Sektor nicht am Emissionshandelssystem teilnehmen muss, trotzdem äquivalente Reduktionsziele erreicht werden.

Abs.1ter: Emissionsreduktionen im Ausland sind wichtig, da unser konsumbedingter CO₂-Fussabdruck die Inlandemissionen um Faktor 2.5 übertreffen und die Schweiz im Ausland viele Direktinvestitionen tätigt, wirtschaftlich zu den 20 grössten Ländern gehört. Zudem ist die Schweiz ein globales Finanzzentrum und beherbergt Rohstoffhandelsfirmen und Hauptsitze multinationaler Konzerne. Die Schweiz hat deshalb sowohl eine besondere Verantwortung als auch Finanzen und Hebel, die dringend genutzt werden müssen.

Art. 4:

Die breitere Ausrichtung des Gesetzes sind hier zu berücksichtigen. Art.40 regelt bereits den Fall einer Zielverfehlung und Auslandsreduktionen können nicht an Art.3 Abs.1 angerechnet werden mit der hier vorgeschlagenen Anpassung.

Änderungsantrag

2 Zur Reduktion sollen auch Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen beitragen, welche die Treibhausgasemissionen vermindern oder die Senkenleistung erhöhen, namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie-, Abfall-, Land-, Wald-, Finanz- und Holzwirtschaft, Strassenverkehr und Mineralölbesteuerung, sowie freiwillige Massnahmen.

~~5 Können die Reduktionsziele durch die Massnahmen nicht erreicht werden, so kann der Bund die zur Zielerreichung notwendigen internationalen Bescheinigungen erwerben.~~

Art. 6 Internationale Bescheinigungen

Die Schweiz ist auch ein grosser Handelsplatz für internationale Bescheinigungen, die im freiwilligen Markt verwendet werden. Die aktuelle Praxis zeigt erhebliche Missstände im freiwilligen Markt. Unternehmen machen Versprechen gegenüber Kunden und Anspruchsgruppen, welche nicht durch Klimaschutzprojekte im In- und Ausland nicht gerechtfertigt sind. Nach den Klärungen an der COP26 in Glasgow ist es nun dringend angezeigt, dass auch im freiwilligen Markt Regeln und Gebote gelten. Andere Länder sind hier ebenfalls an Vorbereitungsarbeiten.

Änderungsantrag

1 Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die im Ausland erzielte Emissionsvermindierungen und Erhöhungen der Senkenleistung durch geologische Sequestrierung erfüllen müssen, damit die dafür ausgestellten internationalen Bescheinigungen in der Schweiz berücksichtigt werden. Analoge Anforderungen legt er auch für den freiwilligen Markt fest.

Gebäude

Art. 9 Abs. 1

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung übernimmt weitgehend unstrittige Vorschläge aus dem knapp abgelehnten CO2-Gesetz und ergänzt das minimale Ziel für die vollständige Dekarbonisierung des Sektors.

Änderungsantrag

Die Kantone sorgen dafür, dass die CO₂-Emissionen aus Gebäuden, die mit fossilen Energieträgern beheizt werden, im Durchschnitt der Jahre 2026 und 2027 um 50 Prozent und spätestens 2040 um 100% gegenüber 1990 zielkonform vermindert werden. Dafür erlassen sie Gebäudestandards für Neu- und Altbauten aufgrund des aktuellen Stands der Technik.

Detailbegründung

Wenn die Schweiz das von ihr ratifizierte internationale Klimaabkommen von Paris und die aktuellen Erkenntnisse der Klimawissenschaft ernst nimmt, dann steht ihr seit dem Jahr des Inkrafttretens von Paris (2016) noch ein Budget für die inländischen CO₂-Netto-Emissionen von maximal 450 Mio. t CO₂eq zur Verfügung. Im Fall einer linearen Reduktion vom damaligen Ausstossniveau müssen die Netto-Emissionen im Inland spätestens bis zum Jahr 2039 auf null absinken. Da der Schweizer Treibhausgas-Ausstoss in der Zeit seit 2016 längst nicht im erforderlichen Masse (ca. 3.5 Prozentpunkte pro Jahr) zurückgegangen ist, müsste die künftige Absenkrate grösser ausfallen und das Netto-Null-Ziel mittlerweile noch früher erreicht werden. Diese Erkenntnisse bedeuten: mit der Verbrennung aller fossilen Rohstoffe muss hierzulande in spätestens 15 Jahren Schluss sein. Denn „Netto-Null“ erlaubt allenfalls noch jene Emissionen – beispielsweise aus der Landwirtschaft –, die sich nach heutigem Kenntnisstand nicht ganz eliminieren lassen und deshalb durch negative Emissionen (CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre) ausgeglichen werden müssen. Die energiebedingten CO₂-Emissionen des Gebäudesektors sind dagegen vollständig auf null zu reduzieren, weil sich der sektorspezifische Energiebedarf – erstens – stärker als in jedem anderen Sektor reduzieren und – zweitens – vollständig durch erneuerbare Energien decken lässt. 2040 ist damit das definitiv späteste Zieljahr für die vollständige Dekarbonisierung des Schweizer Gebäudesektors.

Art. 9 Abs. 1bis

Der Anreiz einer zusätzlichen Ausnutzung des Grundstücks für umfassende energetische Sanierungen ist zu begrüssen. Ersatzneubauten – auch wenn sie energetisch vorbildlich ausfallen – sind dagegen unterm Strich meist eher ein Teil des Problems als ein Teil der Lösung. Denn ein Ersatzneubau vernichtet die bestehende Gebäudesubstanz inklusive der darin enthaltenen grauen Energie. Aus Klimaschutzperspektive ist eine umfassende energetische Sanierung in fast allen Fällen die bessere Option gegenüber einem Ersatzneubau, weil bei Abriss und Neubau häufig mehr CO₂ entsteht als während der gesamten Betriebsphase eines gut gedämmten Gebäudes. Zudem braucht es für Ersatzneubauten – anders als für umfassende energetische Sanierungen – keine zusätzlichen Anreize.

Änderungsantrag

1bis Die Kantone legen für ~~Ersatzneubauten~~ und umfassende energetische Gebäudesanierungen die Gebäudestandards fest, für welche sie eine zusätzliche Ausnutzung des Grundstückes gewähren.

Art. 9 Abs. 3

Dass neue Gebäude keine Fossilenergieheizung haben sollen, gilt als unbestritten, ist aber in den allermeisten Kantonen noch nicht Vorschrift. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung übernimmt weitgehend unstrittige Vorschläge aus dem knapp abgelehnten CO₂-Gesetz. Sinnvoll ist es zudem, das Instrument des eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregisters (GWR) richtig einzusetzen, indem für alle Gebäude, nicht nur bei Neubau und Heizungsersatz, Angaben zum Heizsystem

einzutragen sind. Eine aktuelle Abfrage der Datenbank GWR zum Thema Heizungsart verwendet das Jahr 2016 als neuesten Stand!

Änderungsantrag

Ab 2025 dürfen Neubauten durch ihre Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser grundsätzlich keine CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen verursachen. Die Baubewilligungsbehörden tragen bei Neubauten, bei bestehenden Bauten innert zwei Jahren oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in Altbauten die wesentlichen Angaben in das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister nach Artikel 10 Absatz 3bis des Bundesstatistikgesetzes vom 9. Oktober 19924 ein. Der Bundesrat regelt die einzutragenden Angaben.

Art. 9a (neu) CO₂-Grenzwerte

Die Regelung via CO₂-Grenzwerte war bei der Abstimmung zum abgelehnten CO₂-Gesetz wenig umstritten und mittlerweile haben die Kantone Glarus und Zürich mindestens so wirksame Regelungen in Volksabstimmungen beschlossen.

Änderungsantrag

1 Ab 2026 dürfen Altbauten, deren Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser ersetzt wird, in einem Jahr höchstens 20 kg CO₂ aus fossilen Brennstoffen pro m² Energiebezugsfläche verursachen. Der Wert ist in Fünfjahresschritten, um jeweils 5 kg CO₂ pro m² zu reduzieren.

2 Als Energiebezugsfläche gilt die Summe aller beheizten ober- und unterirdischen Geschossflächen, die innerhalb der thermischen Gebäudehülle liegen, einschliesslich der Mauer- und Wandquerschnitte (Bruttogeschossfläche).

3 Der Bundesrat legt fest, wie die Anforderungen nach Absatz 1 berechnet werden. Dabei berücksichtigt er das Standortklima.

4 Der für Bauten rechtlich verbindlich gesicherte Bezug erneuerbarer gasförmiger oder flüssiger Energieträger, welcher die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, kann dabei zur Erreichung der Vorgaben nach Absatz 1 unter anteiliger Berücksichtigung des Treibhausgas-Fussabdrucks angerechnet werden.

5 Der Bundesrat kann weniger strenge Anforderungen nach Absatz 1 vorsehen, wenn dies aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen oder aufgrund des Schutzes überwiegender öffentlicher Interessen angezeigt ist.

Neuwagenflotten (Art. 10 -13a)

Die Automobilimporteure geben selber an, dass die Neuwagenflottenziele nicht der Grund sind, weshalb sie die letzte CO₂-Gesetz-Revision bekämpft haben (siehe [Medienmitteilung](#) vom Abstimmungssonntag). Bei der Ausgestaltung dieser Massnahme in vielen für die CO₂-Reduktion entscheidenden Punkten hinter jene Version zurückzugehen, die das Parlament verabschiedet hat, macht deshalb keinen Sinn.

Bei der Totalrevision hat das Parlament sechs Anpassungen am damaligen Vorschlag des Bundesrates vorgenommen. Drei davon (jährliche Zwischenziele mit EU-analoger Senkungsrate, LKW-Flottenziele und die Möglichkeit der Hersteller, Fahrzeuge bei der Treibstoffkompensation anrechnen zu lassen) erhöhen den Klimaschutz. Sie kommen auch jener Hälfte der Autofahrenden entgegen, die als nächstes ein rein elektrisches Fahrzeug anschaffen möchte. Würden diese drei breit akzeptierten Präzisierungen vorgenommen, könnten wir auch die übrigen drei Änderungen, die das Parlament damals vorgenommenen Anpassungen, akzeptieren, die Vorschlägen der Automobilimporteure entsprechen (Art 17 Erdgas-Anrechnung, Art 18 synthetische Treibstoff-Anrechnung und Art. 12 Abs. 6 LKW-Flottenziele gemäss Schweizer Ausgangslage entsprachen Vorschläge der Automobilhersteller, wobei sich die Artikelnummern auf den Schlussabstimmungstext der Totalrevision beziehen).

Eine Neuwagenflottenpolitik, die nicht einmal die breit akzeptierten Parlamentsentscheide der Totalrevision übernimmt, lehnen wir ab.

Bis 2030 werden sämtliche Fahrzeugtypen mehrerer Hersteller nur noch elektrisch angeboten. Nur ein Flottenziel von 0g CO₂/km für 2030 trägt dieser Entwicklung Rechnung.

Änderungsantrag

Art 10 Abs 2bis Bst b Zielwert für Personenwagen

b für Personenwagen, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: 0 Prozent

Detailbegründung

Fahrzeug-Hersteller überbieten sich gegenseitigen mit immer früheren Jahreszahlen zum Ende ihrer Produktion von Verbrennungsmotoren. Alfa Romeo und Opel bis 2028, Fiat, Peugeot, Ford und Volvo bis 2030 vollständig, Renault bis 2030 für 90% der Fahrzeuge (ICCT 2022).

Die hier vorgeschlagenen Flottenziele entsprechen dem EU-Entscheid von Anfang 2019 und vernachlässigen deshalb diese Entwicklung. Zahlreiche Staaten haben bereits beschlossen oder angekündigt, früher aus der Zulassung von Verbrennungsmotoren auszusteigen, als es die EU-Kommission (Flottenziel 0g CO₂/km für PWs ab 2035) vorsieht. Weil die Schweiz selber keine Fahrzeuge herstellt, macht es für die Schweiz volkswirtschaftlich noch viel mehr Sinn als für Staaten mit Automobilindustrie, sich der Gruppe der vorangehenden Staaten anzuschliessen und bereits per 2030 0g CO₂/km festzulegen. Für Autofahrende ist es wegen den tieferen Betriebskosten ohnehin vorteilhafter, ein Elektroauto, statt einen Verbrennungsmotor anzuschaffen. Die „Reichweitenangst“, eine langjährige Hürde der Elektromobilität, gehört der Vergangenheit an und bezüglich Energieeffizienz und Auslandsabhängigkeit sind Elektroautos ohnehin im Vorteil. Zwischen 2025 und 2027 werden die reinen Elektroautos diverser Hersteller selbst in der Anschaffung nicht mehr teurer sein als Verbrenner ([T+E/Bloomberg NEF 2021](#)).

Das bundesrätliche Klimaziel von Netto Null Treibhausgasemissionen bis 2050 bedeutet, dass der Strassenverkehr vor 2050 Null erreichen muss. Am wirksamsten und einfachsten wird dies mit einer klaren Neuwagenpolitik erreicht. Dass ein Neuwagen durchschnittlich 18 Jahre in der Schweiz unterwegs ist ([INFRAS 2021](#)), bevor er in der Schweiz ausser Verkehrs gesetzt wird, wird häufig vernachlässigt. Die nun zur Diskussion stehende Neuwagenflotten-Politik für 2030 gibt deshalb die Klimapolitik des Verkehrs von Mitte bis Ende der 2040er-Jahre vor.

Mit dem Vorschlag des Bundesrates werden Verbrennungsmotoren per 2050 oftmals ausser Verkehr gesetzt werden müssen, denn für Negativtechnologien und synthetische Treibstoffe werden andere Treibhausgasverursacher Vorrang haben, für die noch keine klimafreundlichen Substitute verfügbar sind (gemäss Klimastrategie des Bundesrates Landwirtschaft, industrielle Prozesse, Luftfahrt). Per 2030 technologieneutral auf klimafreundliche Antriebe zu setzen (durchschnittlich 0g CO₂/km für PWs) ist notwendig, damit der Strassenverkehr einen an seinem CO₂-Reduktionspotential angemessenen Beitrag an die Schweizer Klimapolitik leisten kann. Nachdem der Strassenverkehr 30 Jahre keinen Beitrag geleistet hat, um die Schweizer Treibhausgase unter das Niveau von 1990 zu bringen, wäre das ab 2030 gerechtfertigt. Klimafreundliche alternative Antriebe für PWs sind bei allen Herstellern in grosser Auswahl vorhanden.

Die Akzeptanz von Neuwagen-Massnahmen ist deutlich höher als bei benzinpreissteigernden Massnahmen, die bei Autofahrer zu minim höheren Betriebskosten führen (die politisch sehr umstritten sind). Für den Klimaschutz, die Kosten der privaten Autobesitzer und die Volkswirtschaft wäre ein deutlich strengere Neuwagenpolitik als die EU viel vorteilhafter als der nun vorgeschlagene Ausbau der Treibstoff-relevanten Massnahmen (Art 13b, 13d, 26).

Für den Vorschlag des Bundesrates kann auch nicht mit der EU-Analogie argumentiert werden. Entscheidende Teil der EU-Politik – das neue PW-Flottenziel für 2030 (gemäss EU-Kommission -55% gegenüber 2021) – werden mit dem Bundesratsvorschlag (-37.5% gegenüber 2021) NICHT nachvollzogen. Auch die in der EU bereits 2018 in Kraft gesetzten LKW-Flottenziele für 2025 und 2030 sind nicht Teil des Vorschlags des Bundesrates. Mit seinem Vorschlag verabschiedet sich der Bundesrat also von einer EU-orientierten Neuwagenpolitik. Dass die Schweiz jedes Jahr die europaweit CO₂-intensivsten PWs in Verkehr setzt, macht zusätzliche Massnahmen nötig (CH knapp 124g CO₂/km, D und A 113g CO₂/km, NL 82g CO₂/km). Während der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der Neuwagen in der Schweiz seit Jahren etwa gleich stark über der EU liegt, steigt in der Schweiz der Marktanteil der Elektromobilität stärker als in der EU. Der Trend zur Elektromobilität macht wirksame Neuwagenflottenziele also nicht etwa überflüssig, sondern noch wichtiger. Wird die in der Schweiz höhere CO₂-Reduktion durch zusätzliche Elektroautos durch (in der Schweiz besonders zahlreiche) neue CO₂-intensivere Verbrenner kompensiert, macht die Schweiz im Vergleich zum Ausland keinen Boden gut, sondern bleibt bei der klimaschädlichsten Neuwagenflotte Europas. Nicht der erfreuliche aktuelle Elektroautoanteil, sondern die hohen durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte werden die Schweizer CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs Mitte der 2040er-Jahre dominieren und deshalb die Kosten zur Umsetzung der Netto-Null-Politik und den Handlungsspielraum Treibhausgasverursacher ausserhalb des Strassenverkehrs unnötig in die Höhe treiben.

Diverse Artikel zwischen 10 und 13a: LKW-Flottenziel gemäss Totalrevision

Änderungsantrag

Art 10

2ter Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dürfen bezogen auf den Ausgangswert der Europäischen Union für den Zeitraum 1. Juli 2019 - 30. Juni 2020 maximal betragen

a für schwere Fahrzeuge, die in den Jahren 2025-2019 erstmals in Verkehr gesetzt worden sind: höchstens 85 Prozent

b für schwere Fahrzeuge, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt worden sind: höchstens 70 Prozent

3 Importeure und Hersteller von Fahrzeugen nach den Absätzen 1 - 2ter (nachfolgende Fahrzeuge) müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge, die im jeweiligen Jahr in Verkehr gesetzt werden (Neuwagenflotte), gemäss einer individuellen Zielvorgabe (Art 11) begrenzen.

Art 11

3 Die Personenwagen ~~einerseits~~, die schweren Fahrzeuge sowie die Lieferwagen und die leichten Sattelschlepper andererseits bilden je eine eigene Neuwagenflotte.

Art 13

1 Überschreiten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers von Personenwagen oder Lieferwagen und leichten Sattelschleppern die individuelle Zielvorgabe, so muss der Hersteller oder Importeur dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetztes Fahrzeug für jedes Gramm CO₂/km über der individuellen Zielvorgabe einen Betrag zwischen 95.00 und 152.00 Franken entrichten.

1bis Überschreiten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers von schweren Fahrzeugen über der individuellen Zielvorgabe, so muss der Hersteller oder Importeur dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetztes Fahrzeug für jedes Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer, das über seiner individuellen Zielvorgabe liegt, einen Beitrag bezahlen. In den Jahren 2025-2029 liegt dieser Betrag zwischen 4250 und 6800 Franken und ab dem Jahr 2030 zwischen 6800 und 10880 Franken.

Art 13a

a die Namen der Importeure und Hersteller, die mindestens 50 Personenwagen oder mindestens 6 schwere Fahrzeuge oder Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erstmals in Verkehr gesetzt haben.

Art 10a Zwischenziele gemäss Totalrevision

Änderungsantrag

1 Der Bundesrat kann für schweren Fahrzeuge sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper zusätzlich zu den Zielwerten nach Artikel 10 verpflichtende Zwischenziele vorsehen.

1bis Für Personenwagen legt der Bundesrat die Zwischenziele so fest, dass die Senkungsrate der jährlichen Zwischenzielwerte mit der durchschnittlichen Senkungsrate der Zielwerte der EU übereinstimmt.

Begründung

Ein konstanter Rückgang Neuwagenflottenemissionen ist schon zu Beginn der 2010er-Jahre eingetreten und ist nun bei einem Trend zur Elektrifizierung noch leichter zu erreichen. Diese Massnahme der kleinen Schritte ist zentral damit die Schweiz von ihrer unrühmlichen Rolle wekommt, bei den Personenwagen die CO₂-intensivste Neuwagenflotte Europas zu besitzen. Werden nicht konstant strengere Ziele gesetzt, tritt der ungeliebte Effekt ein, dass trotz der Massnahme von strenger werdenden Flottenzielen der CO₂-Ausstoss von Neuwagen zu- statt abnimmt, wie das in den Jahren 2017 -2019 der Fall war. Bei der Totalrevision hat das Parlament gezeigt, dass es solche politisch nicht beabsichtigten Fehlentwicklungen künftig vermeiden will (siehe Juni 2020).

Art 10a Abs. 2 Erleichterungen

Änderungsantrag

~~2 Er kann beim Übergang zu neuen Zielen besondere Bestimmungen vorsehen, die das Erreichen der Ziele während einer beschränkten Zeit erleichtern.~~

Begründung

Da in der EU unseres Wissens keine solche bestehen und auch jene in der CO₂-Verordnung per Ende 2022 auslaufen, sehen wir die Notwendigkeit nicht, diesen Absatz für befristete Ausnahmen zu behalten. Wir sind der Meinung, dass Ausnahmen, die die EU allenfalls künftig beschliessen könnte, vom Schweizer Gesetzgeber explizit beschlossen werden sollen, gerade auch weil diese in der Vergangenheit politisch sehr umstritten waren. Absatz 2 gemäss Bundesrat (nicht länger als in der EU) ziehen wir Absatz 2 gemäss geltendem Recht vor.

Es ist wichtig, dass Hersteller, die den CO₂-Ausstoss des gesamte Verbrennungsmotorensortiment um z.B. 20% reduzieren, gleichbehandelt werden, wie Hersteller, die keine Verbrennungsmotoren mehr optimieren, aber nur einen kleinen Prozentsatz an Fahrzeugen mit Elektroantrieb verkaufen und so dank wenigen Fahrzeugen, die mit 0g CO₂/km in den Flottendurchschnitt eingehen, eine gleich starke durchschnittliche CO₂-Reduktion (von z.B. 20%) erreichen. Wir begrüssen es deshalb sehr, dass der Bundesrat ab 2023 diese Gleichbehandlung erstmals gewährleistet.

Art 10b Abs. 2 Vorschläge zu einer Weitergehenden Verminderung der CO₂-Emissionen

Änderungsantrag

2 Er unterbreitet der Bundesversammlung rechtzeitig Vorschläge zu einer weitergehenden Verminderung von CO₂-Emissionen von Fahrzeugen für die Zeit nach dem Jahr 2025. Er berücksichtigt dabei die Vorschriften der Europäischen Union.

Begründung

Beim nächsten Revisionsbedarf ist die Jahreszahl unverständlich gewählt. Die vorgeschlagenen Reduktionen von -37.5% für PWs und -31% für leichte Nutzfahrzeuge werden bald nicht mehr der EU-Politik entsprechen. Eine neue Vorlage muss deshalb so terminiert sein, dass sie in Bezug auf die Ziele für nach 2025 (nicht nach 2030) rechtzeitig in Kraft treten kann.

Art 11 Individuelle Zielvorgabe

Änderungsantrag

2 Bei der Festlegung der Berechnungsmethode berücksichtigt der Bundesrat neben den Zielwerten nach Artikel 10 insbesondere:

a die Eigenschaften der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte wie ~~das Gewicht oder~~ die Standfläche

3bis Importeure und Hersteller können sämtliche Elektrofahrzeuge von ihrer Neuwagenflotte ausnehmen lassen. Sie müssen dies dem Bundesamt für Energie (BFE) vor Beginn des betreffenden Jahres mitteilen.

6 Importeure und Hersteller, die sich nicht zu einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, können untereinander Fahrzeuge nicht abtreten.

Begründung

Zu Abs. 2: Der Einbezug des Gewichts in die Flottenziele, welche die einzelnen Importeure zu erreichen haben, führt zum perversen Anreiz, dass Importeure, die zusätzliche besonders schwere Fahrzeuge (mit ihrem typischerweise hohen CO₂-Ausstoss importieren) mit einem weniger strengen Flottenziel belohnt werden. Vermehrt schwere, typischerweise CO₂-intensive Fahrzeuge anzubieten ist eindeutig nicht im Sinne der Erfinder der Massnahme Flottenziel. Durch die Abschaffung der Nischenziele (Mo Müller 20.3210) hat das Parlament gezeigt, dass es Spezialregelungen für Hersteller besonders schwerer Fahrzeuge wie Subaru oder Suzuki nicht honoriert.

Zu Abs. 3bis: Um das Anliegen umzusetzen, dass Treibstoffimporteure vermehrt Klimaschutzprojekte im Verkehr statt bei Gebäuden und Industrie realisieren, muss an dieser Stelle Fahrzeugflotten das Recht eingeräumt werden, das System der Neuwagenflottenziele zu verlassen. Eine Mehrfachanrechnung ein und derselben CO₂-Reduktion lehnen wir ab. Wie die Zwischenziele und die LKW-Flottenziele gehört diese Bestimmung zu denjenigen, die sich bereits bei der Totalrevision durchgesetzt haben.

Zu Abs. 6: Im Gegenzug zur neuen Möglichkeit nach Abs 3bis ist das Recht einer sogenannten Abtretung abzuschaffen. Abtretungen haben dazu geführt, dass Elektroautohersteller in der Vergangenheit systematisch die Sanktionen jener Hersteller minimieren konnten, die jeweils am weitesten von ihren Flottenzielen entfernt waren. Im Gegensatz zu den Emissionsgemeinschaften hat sich der Gesetzgeber nie für diese noch flexiblere Regelung zur Schwächung der Flottenziele ausgesprochen.

Treibstoffe für den Landverkehr (Art 13b und 13c)

Mit dieser neuen Massnahme soll die bestehende Mineralölsteuerbefreiung beendet werden. Dabei wird berücksichtigt, in welchem Ausmass die Biotreibstoffe inkl. ihrem Anbau zu einer CO₂-Einsparung führen (Art 12b Mineralölsteuergesetz). Die effektive CO₂-Einsparung im Vergleich zu fossilen Treibstoffen ist auch bei der neuen Massnahme zu berücksichtigen. Entsprechend ist nur die effektive CO₂-Einsparung im Vergleich zu fossilen Treibstoffen an den vorgegebenen Prozentsatz anzurechnen.

Ein fossilfreier Strassenverkehr lässt sich langfristig durch rein elektrische Fahrzeuge viel einfacher und für Autofahrende viel kostengünstiger erreichen als über die Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen. Das Potential für ausreichende Biotreibstoffe ist schlicht nicht ausreichend und bei den energieintensiv herzustellenden synthetischen erneuerbaren Treibstoffen muss der Flugverkehr Priorität haben, weil sonst Netto Null Treibhausgase nicht erreichbar sind. Biotreibstoffe für den Landverkehr kann deshalb nur eine Verlegenheitslösung sein, die offenbart, dass zu wenige politische Anstrengungen unternommen worden sind, damit der Landverkehr seinen Beitrag an die Klimaziele leistet (durch Massnahmen um das im Vergleich zu 1990 auch pro Kopf extreme Strassenverkehrswachstum einzudämmen, den Strassenverkehr auf ökologischeren Verkehrsträger wie den Schienenverkehr oder den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern und den Anteil des Strassenverkehrs mit rein elektrischem Antrieb zu erhöhen).

Wir können diese Massnahme deshalb nur als Verlegenheitslösung unterstützen, da sie langfristig wegen dem Vorrang des Flugverkehrs und dem bescheidenen Potential keinen grossen Beitrag an einen fossilfreien Strassenverkehr leisten können. Weil das Neuwagenflottenziel für Personenwagen nicht per 2030 (sondern gemäss EU-Kommission erst per 2035) auf 0g CO₂/km gesetzt wird, wie dies für eine Netto Null 2050 kompatible Verkehrsklimapolitik notwendig wäre, wird der Einsatz von Biotreibstoffen ab den 2040er-Jahren zwingend sein, falls keine Ausserverkehrssetzungsbestimmung für Fahrzeuge erlassen würde. Wir verstehen diese Massnahme deshalb vor allem als notwendigen Anreiz, um in den 2040er-Jahren den nötigen Anteil an erneuerbaren Treibstoffen verwenden zu können.

Wir unterstützen es, die Biotreibstoffförderung in bestehendem Umfang analog zum Instrument der Steuerbefreiung aus der gesetzlichen Obergrenze der Treibstoffkompensationsmassnahme (Art 26) von maximal 5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel herauslösen und die Massenbilanzierung im Rahmen der Mindestanforderungen an erneuerbare Treibstoffe zuzulassen.

Änderungsantrag

Art 13b Grundsatz

1 Wer nach dem Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996 Treibstoffe für den Landverkehr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, muss einen Teil der CO₂-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung dieser Treibstoffe entstehen werden, durch die Überführung erneuerbarer Treibstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr mindern. Anrechenbar sind nur Netto-Emissionsreduktionen im Vergleich zu fossilen Treibstoffen. Die erneuerbaren Treibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 35d Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG) erfüllen.

2bis Liegt kein Herkunftsnachweis vor, dürfen nur Treibstoffe aus Abfällen und Produktionsrückständen angerechnet werden.

Begründung

Bei der Totalrevision wurde die Anrechnung der Biotreibstoffe an das bisherige Instrument der Treibstoffkompensation auf Netto-Emissionsreduktionen beschränkt (Art. 30 Abs. 3 Schlussabstimmungstext). Das ist auch im Sinne der Mineralölsteuerbefreiung, die durch diese Massnahme ersetzt werden soll. Denn auch bisher sind nur jene Biotreibstoffe steuerbefreit, die fossilen Treibstoffen bezüglich Klimawirkung deutlich überlegen sind.

Im erläuternden Bericht, Seite 32 wird ausgeführt, dass die Herkunft der erneuerbaren Treibstoffe durch einen Herkunftsnachweis zurückverfolgt werden soll. Dies unterstützen wir sehr. Sollte die Umsetzung noch nicht per 2025 möglich sein, wäre zu präzisieren, dass im Zeitraum ohne Herkunftsnachweis ausschliesslich Abfälle und Produktionsrückstände an die prozentualen Vorgaben angerechnet werden können.

13d Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen bei Flugpetrol

Änderungsantrag

1 Betreiber von Luftfahrzeugen müssen einen Anteil von mindestens 10% erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen beimischen (Beimischquote). Die Beimischquote kann einen Mindestanteil von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen umfassen. Die erneuerbaren Flugtreibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 35d USG erfüllen.

2 Der Bundesrat legt die Beimischquote und den Mindestanteil der erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere den Verbrauch die Höhe der CO2-Emissionen der Schweiz pro Kopf und der Schweizer Kaufkraft und die internationale Abgabesituation. Er berücksichtigt dabei insbesondere internationale Entwicklungen und Regelungen.

Begründung

Der Prozentsatz für erneuerbare synthetische Treibstoffe ist deutlich höher zu wählen als im Bericht erläutert. Alleine die Firma Synhelion will bis dann so viel erneuerbare synthetische Treibstoffe produzieren, dass 50% der Flüge ab der Schweiz damit betrieben werden könnten ([Synhelion 2022](#)).

Das Ziel der Massnahme ist, einen langfristigen Wechsel auf erneuerbare Treibstoffe anzustossen. Wegen des zu bescheidenen Potentials und weil die Wertschöpfung kaum in der Schweiz stattfindet, sind Biotreibstoffe dafür nicht geeignet, um langfristig klimafreundliche Innovationen auszulösen. Bei den Anteilen für den Landverkehr ist die Ausgangslage anders. Dort ist das Ziel, zu möglichst geringen Kosten vor allem auch in der kurzen Zeit bis 2030 eine CO2-Reduktion herbeizuführen, die mit zunehmender Elektrifizierung des Strassenverkehrs je länger je weniger notwendig sein wird. Im Gegensatz zum Flugverkehr wird also keine Lösung gesucht, die in der Lage ist, die Dekarbonisierung vollständig und alleine zu meistern.

Werden die gesamten negativen Klimaauswirkungen berücksichtigt, verursachte der Flugverkehr im Jahre 2018 27% der Schweizer Klimabelastung (siehe Interpellation Ryser 21.4259), Schweizerinnen

und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohner unserer Nachbarstaaten. In Zeiten mit billigen Flugangeboten liegt das vor allem auch an der hohen Schweizer Kaufkraft. Klimaschutzmassnahme im Flugverkehr müssen deshalb die Schweizer Kaufkraft mitberücksichtigen – umso mehr als Flugtickets in vielen Ländern in Europa, unter anderem in den Nachbarländern, besteuert werden. Während in Deutschland und erst recht Grossbritannien sind distanzabhängige Flugticketabgaben von ein paar Dutzend Franken und in Österreich ein Mindestpreis von 40 Euro zu entrichten ist. Mit einem Mindestprozentsatz von 10% besteht also auch bei einer allfälligen Überwälzung auf die Kunden keine Gefahr einer Verlagerung von Flügen nach Frankfurt oder München, zumal die Reise zu den dortigen Flughäfen mit Zusatzkosten und einem bedeutenden Zeitbedarf verbunden ist.

Die Prozentsätze EU-analog zu wählen, steht im Widerspruch zur neuen Massnahme für den Landverkehr. Wie der Bund schreibt, wird die EU-Analogie dieser Massnahme unter anderem dadurch, dass nicht die einzelnen Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden, ohnehin gebrochen. Wir sehen den Nutzen nicht, hier ein Umgehungspotential (Minderausgaben für die Unternehmen bei zusätzlicher Klimabelastung) zu schaffen, das gemäss Bericht ein Monitoring nach sich ziehen würde.

13e Sanktion bei Nichterfüllung der Beimischquote

Änderungsantrag

2 Die Einnahmen werden für Massnahmen zur Treibhausgasreduktion im Flugverkehr nach Artikel 103b Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt verwendet

Begründung

Die Gelder sollen im Luftverkehr verbleiben, statt der allgemeinen Bundeskasse zuzufliessen. Mit der zusätzlichen klimapolitisch ausgerichteten Technologieförderung werden zusätzliche Ausgaben geschaffen, die mit der Sanktion der Luftverkehrsunternehmen und einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf mineralölsteuerpflichtige Flüge gegenfinanziert werden können.

Um eine möglichst schnelle Einführung sicherzustellen und die Schweizer Produkte gut zu positionieren, könnten wir uns auch eine degressive Ausgestaltung (zu Beginn mehr als 600 Franken pro Tonne CO₂, danach sinkend) vorstellen. Mit zunehmendem Skaleneffekten werden die Produktionskosten sinken. Das System würde so an ein kostendeckendes System angeglichen.

Art. 16: Verpflichtung zur Teilnahme: Betreiber von Anlagen

Aktuell hat der Bundesrat mit den Betreibern von KVA eine Branchenvereinbarung abgeschlossen, welche bei weitem nicht äquivalent ist im Vergleich zu den Zielen des Emissionshandelssystems. Im Gesetz soll deshalb neu die Wirkung als Kriterium aufgenommen werden.

Änderungsantrag

3 Der Bundesrat legt die Anlagekategorien fest, wobei entsprechende Branchenvereinbarungen zu mindestens äquivalenten Emissionsreduktionen führen müssen wie die Bestimmungen in Art.19.

Bestehende Branchenvereinbarungen müssen bis spätestens 1 Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes neu abgeschlossen werden.

Art. 31: Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

Wir unterstützen die hier vorgeschlagenen Neuerungen, da das aktuelle System ungeeignet ist, dass sich die Unternehmen tatsächlich auf eine Dekarbonisierung einstellen. Das heutige System mit der CO₂-Abgaberückerstattung bei Einhaltung der Zielvereinbarung bedeutet gleichzeitig, dass diese Unternehmen ihre Klimaschadenskosten von rund 200 Fr/t CO₂ (siehe ARE und UBA) nicht bezahlen. Da es freiwillig ist, Zielvereinbarungen einzugehen, sollen diese in folgenden Punkten angepasst werden:

1. Die Dekarbonisierung soll bis 2035 erreicht werden. Dies ist nicht nur möglich, sondern auch dringend nötig aufgrund der wissenschaftlichen Ausgangslage. Schliesslich hilft dies auch jenen Gemeinden und Städten, die deutlich weitergehende Klimaziele verfolgen als der Bund.
2. Der Dekarbonisierungsplan der Unternehmen muss zwingend nicht nur Brennstoffe, sondern auch Treibstoffe einschliessen.
3. Ein Zusatzanreiz soll jene Unternehmen belohnen, die den Ausstieg aus fossilen Energien beschleunigen und bereits vor 2030 dekarbonisiert sind. Die Erhöhung der Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe kommt somit nicht nur den Hausbesitzern, sondern auch Unternehmen zugute. Diese Zusatzwirkung ist dringend nötig, um die Wirksamkeit des Gesetzes bis 2030 zu erhöhen.

Änderungsantrag

Art. 31 Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

1 ...

c. der Betreiber legt gegenüber dem Bund glaubhaft dar, wie er bis spätestens Ende 2040~~35~~ keine Treibhausgasemissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Brenn- und Treibstoffe mehr verursacht;

...

2 Die Verminderungsverpflichtung dauert bis Ende 2040~~35~~ und enthält Treibhausgas-effizienzziele für die Zeitspannen 2025–2030 und 2031–2040~~35~~.

Art 31a (neu) Bonus für vorgezogene Nullemission

1 Betreiber mit Verminderungsverpflichtung gemäss Art. 31, welche für ihre Tätigkeiten vor 2030 keine Treibhausgasemissionen aus der Nutzung fossiler Brenn- und Treibstoffe mehr verursachen, können für die Jahre 2025 bis 2030 ohne entsprechende Treibhausgasemissionen ein Bonus pro reduzierte Tonne gegenüber der in der Zielvereinbarung fixierten Ziele beantragen.

2 Der Bundesrat regelt das Verfahren und die Höhe der Bonus.

Art 34a (neu) Bonus für vorzeitige Nullemissionen bei Unternehmen

Vom Ertrag der CO₂-Abgabe werden in der Periode 2025-2030 höchstens 300 Millionen Franken für die Boni gemäss Art.31a(neu) bereitgestellt.

Detailbegründung

Das Ziel von Art 31a (neu) und 34a (neu) ist es, dass Unternehmen einen Zusatzanreiz haben, ihre gesamte Energieversorgung auf CO2-freie Quellen umzustellen, statt die bisherige inkrementale Planung und Umsetzung weiterzuführen. Die Bonuslogik macht es attraktiv, möglichst bereits per 2025 umzustellen, statt bis 2030 zu warten. Denn so kann die Belohnung maximal dazu beitragen, die Investitionsmehrkosten zu amortisieren. Diese Boni sind wichtig, denn ein Unternehmen ohne CO2-Emissionen erhält auch keine Rückerstattung der CO2-Abgabe, sondern nur noch die tiefere Rückverteilung via AHV-Arbeitgeberbeitrag. Die Boni stellen umgekehrt sicher, dass kein neuer unbefristeter Subventionstatbestand geschaffen wird und dass die Teilzweckbindung der CO2-Abgabe ab 2031 reduziert werden kann. Die reservierten Beiträge gemäss Art 34a sollen es erlauben, dass wenn 2025/26 erst geringe Beträge ausbezahlt werden, diese dann 2029/30 im nötigen Umfang zur Verfügung stehen.

Art. 32: Sanktion bei Nichteinhalten der Verpflichtung

Aufgrund der übergeordneten Zielsetzung in Art.3 können fehlende Reduktionen im Inland nicht mit Auslandsreduktionen kompensiert werden. Deshalb beantragen wir die Streichung der Auslandsoption. KliK und weitere Anbieter können für einen liquiden Markt sorgen.

Änderungsantrag

Art. 32 Sanktion bei Nichteinhalten der Verpflichtung

...

b. im Folgejahr ein Emissionsrecht ~~oder eine internationale Bescheinigung~~ abgeben.

Art. 32a/b: WKK

Im Prinzip gibt es keine Gründe für eine solche Rückerstattung. Art 32a und b könnten ersatzlos gestrichen werden. Denn andernfalls könnte jeder CO2-Emittent eine Sonderregelung einfordern. Besonders stossend ist es, dass hier fossile Stromproduktion aus Anlagen, die nicht am EHS teilnehmen, gefördert werden soll. Art.17 Abs.2 sieht dort genau das Gegenteil vor. Wird die fossile Stromerzeugung subventioniert, erschwert dies den Markteintritt erneuerbarer und synthetischer Gase zusätzlich. Somit ist die vorgeschlagene Regelung widersprüchlich und entgegen den strategischen Zielsetzungen. Im Sinne einer Förderung der Transformation kann Abs.2 in Art 32b temporär bestehen bleiben.

Änderungsantrag

Art. 32a Betreiber von WKK-Anlagen

1 Betreibern von WKK-Anlagen, die weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen, wird die CO2-Abgabe auf Gesuch hin ~~ganz oder~~ teilweise zurückerstattet, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

...

Art. 32b Voraussetzung für die Rückerstattung und Umfang

~~1. Zurückerstattet werden 60 Prozent der CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen, für die der Betreiber nachweist, dass sie für die Erzeugung von Elektrizität eingesetzt wurden.~~

2. Die restlichen 40 Prozent der CO₂-Abgabe werden bis 2030 zurückerstattet, wenn der Betreiber nachweist, dass er im Umfang eines gleichwertigen Betrags Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz der eigenen oder anderer Anlagen, die aus der Anlage Elektrizität oder Wärme beziehen, ergriffen hat.

...

6. Kapitel: Verwendung der Erträge

Diese Teilrevision will primär über finanzielle Anreize arbeiten und schafft neue Fördertatbestände. Oftmals wird auch im Begleitbericht aufgezeigt, woher welche Mittel stammen. Unklar bleibt jedoch, weshalb die zahlreichen weiteren Einkommen durch Sanktionsgelder und die Auktion von Emissionsrechten an Grosseemittenten (ohne Luftfahrt) nicht ebenfalls zweckgebunden werden für die geplanten Ausgaben. Da diese Gelder schwer budgetierbar sind, helfen Sie dem Finanzdepartement nicht in der Jahresplanung. Eine Verwendung im Zweckbindungstopf, welcher auch zu einem gewissen Grad vorhandene Mittel ins nächste Jahr übertragen kann, scheint hier sehr angemessen. Gerade die Sanktionsgelder fallen dann an, wenn Klimaziele nicht eingehalten werden und somit das Sanktionsgeld am besten in alternative Klimaschutzprojekte investiert werden können. Wir bitten den Bundesrat einen solchen Artikel hier vorzusehen.

Art. 33a: Zweckbindung der CO₂-Abgabe

Wir sind klar der Meinung, dass eine deutlich höhere Zweckbindung als ein Drittel rechtlich zulässig ist und stützen uns dabei auf "Verfassungsrechtliches Gutachten zuhanden von Alliance Sud betreffend die rechtlichen Anforderungen an zusätzliche Finanzierungsinstrumente". <https://www.alliancesud.ch/de/file/43273/download?token=CfhkheVJ>). Da die Emissionen von Treibhausgasen tatsächliche Schäden verursachen, welche die aktuelle Bevölkerung der Schweiz nur sehr begrenzt selbst tragen, macht es viel Sinn, einen Teil der Gelder für weitergehende Emissionsreduktionsanstrengungen einzusetzen oder auch Anpassungsmassnahmen zu finanzieren.

Statt die Teilzweckbindung von 1/3 auf 1/2 zu erhöhen, wäre es jedoch deutlich sinnvoller, die CO₂-Lenkungsabgabe auf 180 Fr/t CO₂ zu erhöhen und weiterhin zu einem Drittel zweckzubinden. Dies ist unsere präferierte Option.

Wäre der Bundesrat jedoch bereit, die zusätzlich nötigen Mittel aus dem Bundeshaushalt zu nehmen, so wären wir auch bereit, die Teilzweckbindung bei einem Drittel zu belassen, ohne die CO₂-Abgabe vorläufig anzuheben. Dies soll kein Präjudiz für andere Lenkungsabgaben darstellen, da die sozial optimale Teilzweckbindung je nach Sektor unterschiedlich ausfallen kann (siehe Luftfahrt).

Art. 34 Abs. 2 lit. b.

Der Ergänzungsbeitrag des Bundes sollte nicht auf das Doppelte, sondern auf das Dreifache der kantonalen Mittel begrenzt werden. Den Kantonen steht keine eigene Finanzierungsquelle wie die CO₂-Abgabe des Bundes zur Verfügung. Unzureichende kantonale Mittel würden dabei auch in Zukunft der Flaschenhals des Gebäudeprogramms bleiben. Die Anhebung der maximalen

Zweckbindung nach Art. 33a Abs. 1 bliebe in Bezug auf das Gebäudeprogramm wirkungslos, weil schon die niedrigere Obergrenze von einem Drittel bislang nie ausgeschöpft wurde.

Änderungsantrag

b. In Abweichung von Artikel 52 Absatz 1 EnG werden die Globalbeiträge in einen Sockelbeitrag pro Einwohnerin oder Einwohner und in einen Ergänzungsbeitrag aufgeteilt. Der Sockelbeitrag pro Einwohnerin oder Einwohner beträgt maximal 30 Prozent der verfügbaren Mittel. Der Ergänzungsbeitrag darf nicht höher sein als das ~~Doppelte~~ Dreifache des vom Kanton zur Durchführung seines Programms bewilligten jährlichen Kredits.

Art. 34 Abs. 3

Die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln für den Heizungsersatz ist eindeutig zu begrüssen. Allerdings werden die durch die Änderung von Art. 33a Abs. 1 zusätzlich verfügbar gewordenen Mittel bei weitem nicht ausgeschöpft. 2019 standen bei einem Abgabesatz von 96 SFr/t CO₂ 1'166 Mio. SFr zur Verfügung. Nach Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes wird es aufgrund des höheren Abgabesatzes von 120 SFr/t CO₂ deutlich mehr sein (voraussichtlich rund 1'400 Mio. SFr). Durch die Anhebung der maximal möglichen Zweckbindung von 33% auf 49% werden geschätzt zusätzliche 235 Mio. SFr/a verfügbar (685 Mio. SFr/a statt 450 Mio. SFr/a).

Änderungsantrag

Aus dem Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden den Kantonen befristet bis Ende 2030 zusätzlich jährlich ~~40~~200 Millionen Franken für Impulsprogramme für den Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen ausgerichtet. Es gilt derselbe Verteilschlüssel wie beim Sockelbeitrag.

Detailbegründung

Schweizweit sind heute alleine in Wohnbauten schätzungsweise noch 900'000 fossile Heizungen in Betrieb. Damit der Gebäudepark bis spätestens 2040 CO₂-frei wird, müssten in Wohnbauten jedes Jahr rund 50'000 fossile Heizungen durch erneuerbare Heizsysteme ersetzt werden. Aktuell werden im Rahmen des Gebäudeprogramms schweizweit rund 12'500 Heizungsanlagen ersetzt. Um weitere 37'500 Heizungen auszutauschen – darunter auch einige, die ihr Lebensende noch nicht erreicht haben (s.u.) –, würden bei einem Fördersatz von bloss durchschnittlich 5'000 SFr pro Heizungswechsel schon knapp 190 Mio. SFr/a gebraucht. Die o.g. 200 Millionen stellen also eine Untergrenze dar. Mit vom Heizungsalter abhängig gestaffelten Fördersätzen sind jeweils angemessene Entschädigungen für den Ersatz von noch nicht amortisierten Fossilheizungen möglich.

Art. 35 Förderung von Technologien zur Verminderung der Treibhausgase

Die Anpassung in Abs.4 soll sicherstellen, dass der Technologiefonds sich neu stärker auf Unternehmen konzentriert, die sich am Schritt von der Kleinserie zur Industrialisierung befinden. Die bisherige Fokussierung auf Kleinstprojekte ist nun nicht mehr angebracht, da kaum noch Zeit bleibt für eine spätere Skalierung.

Obschon sich der Ersatz fossiler Heizungsanlagen durch erneuerbare Alternativen über deren Lebensdauer meist lohnt, kann dieser Ersatz für nicht liquide Hausbesitzer:innen ein Problem darstellen, falls die Tragbarkeitskriterien für eine Hypothek nicht erfüllt werden. Da sich die Investition (insbesondere kombiniert mit den vorhandenen Förderprogrammen) meist selbst über tiefere Energie- und Betriebskosten amortisiert, kann der Bund mit minimalem Risiko solche Bürgschaften übernehmen. Die eigentliche Abwicklung soll möglichst über die üblichen Haus- und Hypothekarbanken erfolgen.

Änderungsantrag

1 Vom Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden pro Jahr höchstens 350 Millionen Franken dem Technologiefonds zur Finanzierung von Bürgschaften und zur Absicherung von Risiken gemäss Absatz 5 und 6 zugeführt.

4 Die Bürgschaften werden für die Dauer von höchstens 10 Jahren und 1 bis 20 Mio. Fr pro Unternehmen gewährt.

6 Mit den Mitteln aus dem Technologiefonds sichert der Bund zudem Risiken von Investitionen in den fossilfreien Heizungsersatz ab, um die Tragbarkeitskriterien einfacher zu erfüllen und Härtefälle zu verhindern.

Art. 35a(neu): Förderung von Plattformen und vernetzten Projekten

Die Erfahrung zeigt, dass Information und Förderprogramme allein nicht reichen, um Individuen und Unternehmen zu erreichen und zum Handeln zu bewegen oder auch ganze Gemeinden oder Regionen zu koordiniertem Handeln anzuregen. Deshalb ist es hilfreich, wenn dezentral entsprechende Initiativen entstehen und diese den Kreis der Handelnden vergrössern. Die Möglichkeit, diese Initiativen mit Finanzhilfen zu unterstützen, steigert die Schlagkraft deutlich.

Änderungsantrag

Vom Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden pro Jahr höchstens 25 Millionen Franken den Kantonen, Gemeinden, lokale Initiativen oder deren Plattformen Finanzhilfen gewährt für Projekte, die die Verminderung von Treibhausgasemissionen verfolgen.

Art. 36: Verteilung an Bevölkerung und Wirtschaft

Wir begrüssen die beabsichtigte Anpassung bei der Rückverteilung via AHV-Lohnsumme. Da trotz Ankündigungen des UVEK die Rückverteilung an Private weiterhin fast unerkannt via Krankenkassen erfolgt, schlagen wir hier vor, das Gesetz zu präzisieren. Es ist wichtig, dass auch die Privaten verstehen, wie eine Lenkungsabgabe funktioniert, und dass sie darauf vertrauen können, dass das Geld tatsächlich zurückfliesst. Schliesslich ist es unverständlich, weshalb nicht alle keine Rückverteilung erhalten, die von der CO₂-Abgabe befreit werden. Das Bevorzugen einzelner Gruppe von Unternehmen kann nicht begründet werden. Solche Industriesubventionen an einzelne Unternehmen ohne zusätzlichen Klimaschutznutzen lehnen wir ab.

Änderungsantrag

Art. 36: Verteilung an Bevölkerung und Wirtschaft

2 Der Anteil der Bevölkerung wird gleichmässig an alle natürlichen Personen verteilt. Der Bundesrat regelt Art und Verfahren der Verteilung und stellt sicher, dass die Empfänger die Rückverteilung wahrnehmen und den Grund für die Überweisung oder Anrechnung einwandfrei einordnen können. Er kann die Kantone, öffentlich-rechtliche Körperschaften oder Private gegen angemessene Entschädigung mit der Verteilung beauftragen.

4 Keinen Anteil am Ertrag der CO₂-Abgabe erhalten

a. Betreiber von Anlagen, die sich am Emissionshandelssystem beteiligen und so von der CO₂-Abgabe befreit werden;

b. Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31; und

c. Betreiber von WKK-Anlagen nach Artikel 32b.

Art 37 und Mineralölsteuerverwendungsgesetz bzgl. Spezialfinanzierung Strassenverkehr (Ladeinfrastruktur)

Änderungsantrag

1 Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 ab dem Jahr 2024 ~~in den Jahren 2024–2030~~ die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiegebäuden, in Betrieben ~~und auf öffentlichen Parkplätzen~~.

2 ~~Bis Ende 2032 nicht ausgeschöpfte Mittel gemäss Absatz 1 sowie die Erlöse aus der Sanktion ab dem Jahr 2031 werden dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zugewiesen.~~

Begründung

Eine schnelle Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist für das Erreichen der Klimaziele entscheidend. Ladestationenfinanzierung via Verursacherprinzip innerhalb der bestehenden Strassenfinanzierung ist einer Ladestationenfinanzierung mit allgemeinen Steuererträgen ganz klar vorzuziehen und wir schlagen vor, die Verursachergerechtigkeit noch zu verstärken. Die Finanzlage des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF ist mehr als ausreichend. Das zeigt sich unter anderem

daran, dass die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen pro Liter, die mit dem NAF beschlossen worden ist, wegen der Überfinanzierung noch immer nicht umgesetzt ist. Wir unterstützen deshalb den Vorschlag des Bundes, die Neuwagensanktionserträge neu nicht mehr für den Nationalstrassenbau, sondern zu Gunsten der Ladeinfrastruktur zu verwenden, sehen aber Anpassungsbedarf bei Einnahmen und Mittelverwendung. Die einfachste und klimapolitisch beste Lösung wäre ein viel ambitioniertes Neuwagenflottenziel. Auch deshalb ist ein Neuwagenflottenziel von 0g CO₂/km für 2030 zielführend. Die Importeure müssten den Elektroautoabsatz erhöhen und jene, die das nicht tun möchten, müssten deutlich mehr an den Ladestationenausbau bezahlen.

In der Vergangenheit waren die Erträge aus den Sanktionszahlungen jener Autoimporteure, die ihre Flottenziele verfehlen, stark schwankend. Im ersten Jahr mit neuen Zielwerten sind die Erträge jeweils am höchsten. Konstante Einnahmen für die Ladestationenfinanzierung kann nur erreicht werden, indem nicht fünf Jahre die gleichen Flottenzielwerte gelten. Die Bestimmung, die zumindest für PW jährlich gemäss EU-Senkungsrate angepasste Zwischenziele verlangt, behebt diesen Mangel.

Der Finanzbedarf zum Ausbau von Elektroladestationen ist grösser als die hier zur Verfügung gestellten Mittel (siehe auch Bericht S. 38). Weil viele der wichtigen Hersteller bis 2030 grösstenteils oder ausschliesslich Personenwagen ohne Verbrennungsmotor verkaufen wollen, werden die Einnahmen aus den Neuwagensanktionen massiv rückläufig sein. Bereits heute – wo die Elektrifizierungsstrategien der Hersteller erst teilweise umgesetzt sind – bezahlt die Mehrheit der zehn grössten Hersteller keine Neuwagensanktionen.

Um den Finanzbedarf zu decken und die Abhängigkeit der Ladestationeninfrastruktur möglichst unabhängig von einzelnen Herstellern zu gestalten, sollen die Ladestationen im Strassenraum nicht über die Neuwagenflottenziele, sondern über die Mineralölsteuer finanziert werden. Die Einnahmen der Mineralölsteuer sind viel weniger stark rückläufig als die Erträge aus den Neuwagenflottenzielen. Deshalb soll der Ladestationenausbau wo möglich über die mineralölsteuerbasierte Strassenfinanzierung erfolgen. Im Jahr 2021 waren 13% aller Neuwagen rein elektrisch. Bei der Gesamtzahl der Fahrzeuge waren es jedoch erst 1.5%. Ladestationen im Strassenraum können über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden. Zum Beispiel könnte der Bund die kantonalen Hauptstrassenbeiträge für jene Kantone erhöhen, die in ihrem Strassenraum Ladestationen installieren. Die Mehrausgaben des Bundes können, wenn nötig zu Lasten des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF ausgeglichen werden (Art 86 Abs. 5 BV).

Um einen Anreiz für eine zusätzliche private Ladestationeninfrastrukturfinanzierung zu schaffen, unterstützen wir auch eine explizite Teilzweckbindung der Treibstoffkompensationspflicht für den Strassenverkehr. Diese Massnahme passt gut zur Herangehensweise des Bundesrates, dass Gelder vermehrt in jenem Emissionssektor verwendet werden soll, wo sie erhoben werden. Heute werden mit Treibstoffimporteurprojekten zu einem grossen Teil Massnahmen bei Gebäude oder Industrie finanziert.

Den Vorschlag des Bundesrates sehen wir – solange er nicht stärker fossilverbrauchsabhängig und somit mit grösserer Einnahmensicherheit und erst noch auf wenige Jahre befristet erfolgt – als Rückschritt im Vergleich zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes, wo nicht nur eine Finanzierung explizit für Mehrparteiengebäude via Gebäudeprogramm, sondern vor allem auch eine zusätzliche benzinpreisfinanzierte Regelung für Ladestationen und andere alternative Antriebe des Strassenverkehrs enthalten war (3% der CO₂-Emissionen importierter Treibstoffe gemäss Art 30 Abs 3 Schlussabstimmungstext).

Die Befristung dieser Massnahme auf lediglich sechs Jahr lehnen wir ab. Die Elektrifizierung wird 2031 noch überhaupt nicht abgeschlossen sein. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt werden Verbrennungsmotoren auch in den 2030er-Jahren noch verbreitet sein. Die Zweckbindung für die Ladestationenfinanzierung zu befristen, würde vor allem jenen Teil der Autofahrenden treffen, die keine Neuwagen kaufen. Sie werden später auf Elektroantrieb umsteigen, hätten länger die höheren Betriebskosten fossiler Energie zu bezahlen und würden in den 2030er-Jahren nicht von einer Ladeinfrastrukturmitfinanzierung durch den Bund profitieren. Im Jahr 2025 auch bereits die Neuwagensanktionen von 2024 für die Neuerung, statt den Nationalstrassenbau zu verwenden, befürworten wir.

Art 37a Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene und Änderung Personenbeförderungsgesetz

Änderungsantrag

1 Der Bund fördert unter anderem mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene einschliesslich Nachtzügen. Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung von Treibhausgasemissionen erzielen.

~~2 Die Finanzhilfen können längstens bis Ende 2030 gewährt werden~~

3 Die Gewährung einer Finanzhilfe kann insbesondere an die Bedingungen geknüpft werden, dass:

a das Angebot während 10 Jahren zur Verfügung gestellt wird

Begründung

Wir stehen der neuen, sehr offen gehaltenen Regelung und dem bescheiden Betrag sehr kritisch gegenüber. Maximal 30 Mio./Jahr ist derjenige Betrag, der beim abgelehnten CO2-Gesetz lediglich eine Ergänzung darstellte zur Preissteigerung des direkten Konkurrenten des internationalen Schienenpersonenverkehrs – des Flugverkehrs, der mit der Flugticketabgabe verteuert worden wäre, was der Attraktivität des Bahnverkehrs viel stärker geholfen hätte als der bescheidene Beitrag von wenigen Prozent der Klimafonds-Ausgaben. Wie in der Botschaft erwähnt, wären 30 Mio./Jahr sogar weniger als die EU zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs für ein Land wie die Schweiz zusätzlich zur Verfügung stellen würde. Die Schweiz nimmt für sich in Anspruch bei der Häufigkeit und Qualität seiner Bahnverbindungen international vorbildlich zu sein. Hier hinter das Ausmass der EU-Zusatzgelder zurückzugehen und gleichzeitig überall dort, wo es zusätzlichen Klimaschutz verhindert, im Gesetz festzuhalten, dass die Schweiz die EU-Regelung übernimmt (Beimischung von Flugtreibstoffen, Ausgestaltung der Flottenziele) würde bedeuten, dass die Schweiz offensichtlich und bewusst hinter der EU-Klimapolitik zurückbleiben will. Das Ziel dieser Massnahme muss sein, dass kurze Interkontinentalflüge nicht mehr den Normalfall darstellen. Dazu sollen alle Verkehrsträger an Attraktivität gewinnen, da alle alternativen zu Flugreisen massiv klimafreundlicher sind.

Neben unserer Kritik am viel zu bescheidenen Ausmass lehnen wir auch die vorgeschlagene Art der Förderung ab. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft schreibt, kann aufgrund der Nähe zur

Pandemie die mittelfristige Nachfrage des internationalen Schienenpersonenverkehrs noch kaum abgeschätzt werden. Entsprechend sind die Betriebskosten unklar. Ein System mit a fonds-perdu-Beiträgen – vorab, wenn die Mittel für Rollmaterialanschaffungen verwendet werden - ist deshalb nicht geeignet um auf Betriebskosten zu reagieren, die nicht den Erwartungen entsprechen. Vom Bund mitfinanzierte Angebotsverbesserungen könnten deshalb viel schneller als ursprünglich erwartet oder aber würden die Finanzlage von SBB International belastet, wenn sie trotz des viel zu allgemein gehaltenen Bestimmung („das Angebot mehrere Jahre zur Verfügung gestellt wird“) regelmässige Verluste einfahren. Die Pandemie hat gezeigt, dass der internationale Schienenpersonenverkehr mit stärkeren Nachfrageschwankungen als der nationale Fernverkehr oder der regionale Personenverkehr konfrontiert sein kann. Die Auslastung und damit die ungedeckten Kosten bei der Definition der finanziellen Beiträge nicht zu berücksichtigen, macht für dieses Bahnangebot also noch viel weniger Sinn als für kürzere öV-Strecken wo dies gesetzlich vorgeschrieben ist. Anstelle von A-fonds-perdu-Beiträgen sind wie bei öV-Angeboten üblich Beiträge zu gewähren, die die effektiven ungedeckten Kosten des Angebotes berücksichtigen.

Die Botschaft enthält keine Angaben zu den maximal realisierbaren Angebotsverbesserungen im internationalen Tag- und Nachtzugverkehr ab der Schweiz, der mittelfristigen Trassenverfügbarkeit und den Trassenpreisen für die Streckenabschnitte im Ausland. Mangels Bedarfsabklärung und Informationen zur Kostenstruktur ist nicht transparent wie viele klimaschädliche Emissionen des Flugverkehrs bei erfreulicher Nachfrageentwicklung durch die zusätzlich finanzierten Verbindungen eingespart werden kann. Eine Regelung mit einer Befristung bis 2030 lehnen wir ab, weil auch in Staaten Ostmitteleuropas mit ununterbrochener Nachtzugstradition sich nie ein kostendendeckender Betrieb eingestellt hat. Mit einer Befristung würden nur unrealistische Renditeerwartungen geschürt. Bei den Trassenpreisen für internationale Schienenverkehrsverbindungen ab der Schweiz kann erwartet werden, dass ein anderer Staat der Schweiz entgegenkommt, wenn ein Angebot nur dank Finanzierung der Schweiz zu Stande kommt und im Ausland attraktive, zusätzliche Verbindungen entstehen.

Aus all diesen Gründen bevorzugen wir eine eisenbahnrechtliche Gesetzesgrundlage, die sich am Abgeltungssystem des öffentlichen Regionalverkehrs orientiert und so die effektive Auslastung mitberücksichtigt gegenüber einer Ergänzung im CO₂-Gesetz, die gemäss erläuterndem Bericht lediglich das in den Gesuchen dargelegte Angebot und deren Auslastungsprognose berücksichtigt. Den Ausschluss des grenzüberschreitenden Regional- und Ortsverkehrs und die Ausrichtung der Gelder auf das Treibhausgaseinsparpotential unterstützen wir hingegen.

Art. 40d Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken

Mit der Ergänzung in Absatz 3 sollen FINMA und SNB zu einer jährlichen Berichterstattung verpflichtet werden und dazu, neben den Ergebnissen der Überprüfung zusätzlich die getroffenen und geplanten Massnahmen zu veröffentlichen.

Änderungsantrag

Art. 40d Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken

...

3 Die FINMA und die SNB veröffentlichen regelmässig **jährlich** je einen Bericht über die Ergebnisse **und über getroffene und geplante Massnahmen.**

Art 41a Förderung von CO2-neutralen Antriebstechnologien und 2. Mineralölsteuergesetz

Änderungsantrag

~~2 Finanzhilfen nach Absatz 1 können im Umfang von höchstens 15 Millionen Franken pro Jahr und längstens bis zum 31. Dezember 2035 gewährt werden.~~

3 Bei der Ermittlung des Finanzbedarfs sind die Minderausgaben des Bundes für den Betrieb zu berücksichtigen

Begründung

Wir unterstützen das ersatzlose Streichen von Art 18 MinöStG sehr. Die Anschaffung von Fahrzeugen für fossil betriebenen öV mit einer Steuerrückerstattung finanziell zu belohnen, die bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit klimafreundlichem Antrieb (u.a. Elektrobussen) nicht geltend gemacht werden kann, ist ein klarer Fall eines finanziellen Fehlanreizes. Eine klimaverträgliche Beschaffungspolitik von öV-Unternehmen ist leider keine Selbstverständlichkeit, obwohl gemäss Personenbeförderungsgesetz PBG der Umweltschutz längst ein Vergabekriterium ist. Weil der Finanzbedarf ausgewiesen ist (siehe Bericht zu Postulat KVF-N 19.3000 (Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen), sind via Art 41a in einer mehrjährigen Betrachtung sicher nicht weniger Gelder zu sprechen, als dem Bund Minderausgaben durch den Wegfall der Mineralölsteuerrückerstattung entstehen. Ansonsten würde die neue Regelung hinter die unbestrittene Massnahme des abgelehnten CO2G zurückgehen, dass in Art 48 MinöStG eine explizite Zweckbindung dieser Minderausgaben vorsah. Die Beitragshöhen sind laufend an veränderte Investitionskosten anzupassen, damit möglichst bald auch Linien mit vergleichsweise hohen Elektrifizierungskosten und einen vergleichsweise tiefen Kostendeckungsgrad im nötigen Ausmass unterstützt werden können. Davon profitiert bei Linien des öffentlichen Regionalverkehrs auch der Bund, muss er doch gemäss PBG die ungedeckten Betriebskosten mitfinanzieren. Wird wegen zu tieferen Investitionskosten und trotz hohen Betriebskosten ein Fahrzeug angeschafft, das für das Aufladen der Elektrobatterie in der Garage geeignet ist (Garagenlader), können Bund und Kantone so Mehrkosten entstehen im Vergleich zur Anschaffung eines Fahrzeugs, das unterwegs geladen wird (Streckenlader) und das tendenziell über tiefere Betriebs- aber höhere Investitionskosten verfügt. Weil sich eine grosszügige finanzielle Unterstützung für die öffentliche Hand mit tieferen Folgekosten verbunden ist und weil es hier um eine Massnahme mit Gegenfinanzierung (Minderausgaben durch Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung) handelt, ist in der Regel ein höherer Beitrag als 15 Mio./Jahr angebracht.

Art. 48c Übertragung nicht verwendeter Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate und Bescheinigungen

Wir sind einverstanden, dass es eine Übertragbarkeit von der ersten auf die zweite Periode des Pariser Klimaabkommens gibt, soweit dies international zulässig ist. Wichtig ist dabei, dass auch die Emissionsreduktion in der ersten Periode des Pariser Klimaabkommens realisiert wurde und nicht in der abgeschlossenen Kyoto-Periode bis 2020. Da dies nur in Abs.3 eindeutig ist, schlagen wir hier eine sprachliche Präzisierung vor.

Änderungsantrag

Art. 48c Übertragung nicht verwendeter Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate und Bescheinigungen

1 Emissionsrechte für die Jahre 2022-2024, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, können unbeschränkt in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden.

2 Emissionsminderungszertifikate für in den Jahren 2022–2024 erzielte Emissionsverminderungen, die nicht verwendet wurden, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, können unbeschränkt in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden. Vorbehalten bleiben Beschränkungen der Übertragung, die sich aufgrund von völkerrechtlichen Verträgen ergeben.

...

Art. 49b (neu): Übergangsbestimmungen zu technischen Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden

Die Leistung von Kantonen, die bereits wirksame Gesetze zur klimafreundlichen Regelung des Heizungsersatzes in Kraft gesetzt haben, soll berücksichtigt werden. Sie erhalten eine längere Übergangsfrist zur Umsetzung der Vorgaben nach Artikel 9a. Und auch dann gelten die Vorgaben nach Artikel 9a nur, wenn sie wirksamer sind als die betreffenden kantonalen Regelungen. Da neu beim Heizungsersatz eine verbindliche Meldepflicht und Eintrag im Gebäuderegister vorgesehen sind, ist eine Überprüfung der Wirksamkeit der kantonalen Vorgaben künftig möglich.

Änderungsantrag

In Kantonen, welche bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes eine eigene Regelungen beim Heizungsersatz in Kraft gesetzt haben, welche nachweislich in weniger als 10% des Heizungsersatzes in allen Gebäuden zum Einbau einer fossilbetriebenen Heizung führt, gelten die Vorschriften nach Artikel 9a Absätze 1–4 ab dem Jahr 2031, sofern diese wirksamer sind als die jeweilige kantonale Vorschrift.

Änderung anderer Erlasse

2. Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Das Ende der Befristung muss so gewählt werden, damit diese Massnahme möglichst viel Treibhausgasreduktionen auslöst – diese Wahl kann nur getroffen werden, wenn in dieser Vorlage auch Vorgaben zum durchschnittlichen Ausstoss von LKW-Flotten gemacht werden, d.h. Art 10-13a sind gemäss Schlussabstimmungstext des abgelehnten CO₂-Gesetzes anzupassen.

Wann ein finanzieller Anreiz auslaufen soll, um damit eine möglichst grosse Zahl an zusätzlichen Anschaffungen von Elektro- und Wasserstoff-LKW zu erwirken, kann nicht unabhängig von den Vorgaben für LKW-Neuwagenflotten beurteilt werden. Das Ausmass der Marktdurchdringung von alternativen Antrieben ist vor allem auch eine direkte Folge der Neuwagenpolitik, wie der sprunghafte Anstieg von alternativen Antrieben von PKWs und Lieferwagen Anfang 2020 gezeigt hat. Damals war neu ein Durchschnitt von 95g CO₂/km für 85% der PW-Flotten statt 130g CO₂/km für 100% der Flotte verlangt und für Lieferwagen waren erstmals überhaupt Flottenziele zu erreichen.

Die neu explizit im Gesetz technologie neutrale Ausgestaltung unterstützen wir grundsätzlich, da noch nicht offensichtlich ist, ob batterieelektrische oder Brennstoffzellenfahrzeuge sich durchsetzen werden. Selbstverständlich darf den klimafreundlich angetriebenen Kosten nach der Befristung der Befreiung nur jene bisher von der Allgemeinheit getragenen Kosten (verfassungskonform) angelastet werden, die keine Klimafolgekosten darstellen. Die Bezifferung der Klimafolgekosten bei den LSVA-relevanten Kosten muss in kürzeren Abständen an aktuellen Stand der Wissenschaft angepasst werden.

3. Energiegesetz vom 30. September 2016

Art. 53 Abs. 2bis und 3 Bst. a

Wenn es dem Bund darum geht tatsächlich innovative und neue Verfahren in der Praxis zu erproben, dann macht es Sinn die Zusatzkosten auch zu übernehmen. Der Projektant trägt bereits zahlreiche Risiken und auch alle amortisierbaren Kosten. Wir schlagen deshalb vor, die im Parlament bereits verabschiedete Formulierung zu verwenden.

Änderungsantrag

Art. 53 Abs. 2bis und 3 Bst. a

2bis Die Finanzhilfen nach Artikel 49 Absatz 2 dürfen höchstens 100 Prozent ~~50 Prozent~~ der anrechenbaren Kosten aber nicht mehr als 50 Prozent der Projektkosten betragen. ~~nicht übersteigen. Ausnahmsweise können die Finanzhilfen für Pilotanlagen und -projekte mit niedriger Technologiereife und hohem finanziellem Risiko bis auf 70 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöht werden. Massgebend für die Ausnahme sind das besondere Interesse des Bundes sowie das Kosten-/Nutzen-Verhältnis.~~

4. Luftfahrtgesetz und zusätzliche Änderungen Art 37a Mineralölsteuerverwendungsgesetz und Mineralölsteuergesetz

Weil der Technologiebedarf für einen klimafreundlichen Flugverkehr gross und die Entwicklungskosten hoch sind und weil der Forschungsplatz Schweiz sehr gut positioniert ist, sind deutlich mehr Mittel als 20 Mio./Jahr angezeigt. Zu diesem Zweck ist eine Erhöhung des Anteils der Umweltschutzprojekte der Spezialfinanzierung Luftverkehr auf über 25% der Einnahmen (durch Änderung in Artikel 37a Mineralölsteuerverwendungsgesetz) inkl. Mineralölsteuerzuschlags auf den mineralölsteuerpflichtigen Luftverkehr (Art 131 Abs 2bis BV) notwendig

Mit der Spezialfinanzierung Luftverkehr, die durch den kleinen mineralölsteuerpflichtigen des Flugverkehrs finanziert wird, besteht bereits eine Finanzierungsquelle. Gemäss Bundesverfassung sind ihre Einnahmen so stark zu erhöhen, wie es Sicherheit und Umweltschutz nötig macht (Art 87b Bst. a BV). Dass der Klimaschutz, der Verfassungsrechtlich unter den Umweltschutz fällt, zusätzliche Ausgaben „nötig macht“, ist wohl unbestritten. Weil eine Gegenfinanzierung vorhanden ist, ist die Finanzierungsquelle der Spezialfinanzierung gegenüber Zusatzausgaben für durch die allgemeine Technologieförderung vorzuziehen. Eine allfällige, sehr bescheidene Verteuerung von jenen Flugreisen, die der Mineralölsteuer unterstehen, wäre sicher nicht im Widerspruch zum abgelehnten CO₂-Gesetz, war die Privatflugabgabe im Abstimmungskampf kaum umstritten und

sieht der Bundesrat im Gegensatz zum damaligen Gesetz nun nirgends vor, an solche nicht alltägliche Flüge oder ihrer Treibstoffe Anforderungen zu stellen, die über jene an gewöhnliche Ferienreisen der breiten Bevölkerung hinausgehen. Die Projekte der Technologieförderung auf der Grundlage von Art 103b LFG sollen im gleichen finanziellen Ausmass wie bisher weitergeführt werden – was nicht dagegenspricht, die Projektauswahl aber künftig auch dort stärker auf den Klimaschutz auszurichten.

Ergänzungen zur Bundesratsvorlage

Um die ungenügende Klimaschutzwirkung der Bundesratsvorlage über die bereits gemachten Verbesserungsvorschläge hinaus zu verbessern, sollen zusätzlich folgende Massnahmen und Instrumente in die Vorlage eingebaut werden. Die Anträge sind dabei meist nicht als Gesetzestexte, sondern mit den für den Klimaschutz wichtigen Eckpunkten beschrieben. Sie sind aber entscheidend, um die Klimaziele bis 2030 zu erreichen.

Übergeordnet

Werbeverbot für überdurchschnittlich klimaschädliche Produkte

Die rasche Reduktion der Treibhausgasemissionen und das Erreichen von Netto-Null wird verzögert und schliesslich teurer, je mehr klimaschädliche Produkte weiterhin gekauft werden. Besondere schwierig und teuer wird es, wenn diese Produkte auch in Betrieb und Entsorgung zu weiteren Emissionen führen und allenfalls später vorzeitig ersetzt werden müssen. Da die Bewerbung von Produkten nachweislich deren Nachfrage beeinflusst und indirekt die gesellschaftliche Akzeptanz der Produkte stützt, soll die Bewerbung überdurchschnittlich klimaschädlicher Produkte im öffentlichen Raum inklusive Internet verboten werden.

Nun haben aber heute praktisch alle Produkte direkte oder indirekte Treibhausgasemissionen zur Folge. Damit das Verbot als gerecht und zielneutral wahrgenommen wird, könnte der Grenzwert wie folgt gesetzt werden: Die konsumbezogenen Emissionen der Schweiz von aktuell 110 Mio.t CO₂eq¹ werden durch das aktuelle BIP von rund 710 Mrd.Fr² dividiert. Somit wären Produkte vom Werbeverbot betroffen, welche mehr als 155 Gramm CO₂eq Emissionen pro Fr verursachen. Dieser Wert könnte alle 5 Jahre aktualisiert werden. Die Beweislast liegt dabei beim Produktebewerber, womit auch ein Anreiz gesetzt wird, die Produkteemissionen zu erfassen und auszuweisen.

Überprüfung der Klimaverträglichkeit bei UVP-pflichtigen Vorhaben

Obschon Klimaschutz und Treibhausgase Teil des Umweltartikels sind, spielt Klimaschutz heute bei der Umweltverträglichkeitsprüfung de facto keine Rolle. Zwar wäre es möglich, Angaben zu den Treibhausgasemissionen einzufordern und mindernde Massnahmen einzufordern. Im Unterschied

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/umweltindikatoren/alle-indikatoren/emissionen-und-abfaelle/treibhausgasemissionen.html>

² <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/volkswirtschaft/volkswirtschaftliche-gesamtrechnung/bruttoinlandprodukt.html>

zu den meisten anderen Prüfkriterien, gibt es jedoch keine Grenzwerte/Prüfnormen, die überprüft werden müssen. Da UVP-pflichtige Projekte oftmals Infrastrukturen und Anlagen betreffen, die noch lange in Betrieb sind, ist ein CO₂-freier Betrieb eine zwingende Voraussetzung um die Netto-Null-Zielsetzung der Schweiz zu erreichen. Wir schlagen deshalb vor, den vom Ständerat im Herbst 2019 angenommenen [Textvorschlag](#) ins Gesetz einzufügen, siehe unten.

Abschnitt: UVP-pflichtige Anlagen (Klimaverträglichkeitsprüfung)

Art. X Grundsatz

1 Bei der Errichtung oder Änderung von Anlagen, die nach Artikel 10a Umweltschutzgesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstehen (UVP-pflichtige Anlagen), sind die Emissionen von Treibhausgasemissionen aus Bauvorleistungen und Bau so weit zu begrenzen als technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar.

2 Der einer UVP-pflichtigen Anlage zuzurechnende Betrieb darf insgesamt zu keinen Treibhausgasemissionen führen (Klimaneutralität).

Art. Y Ersatzleistungen bei Nichterreichen der Klimaneutralität

1 Erweist sich, dass der Betrieb einer UVP-pflichtigen Anlage bei einer Nettobetrachtung zu Treibhausgasemissionen führt, verpflichtet die für den Entscheid über die UVP-pflichtige Anlage zuständige Behörde den Betreiber der Anlage, die jährliche Differenz in erster Linie mit Emissionsverminderungsmassnahmen nach Artikel 7 zu kompensieren.

2 Reichen die Emissionsverminderungsmassnahmen nach Absatz 1 zur Erreichung der Klimaneutralität nicht aus, verpflichtet die Behörde den Betreiber der Anlage, dem Bund jährlich einen Betrag von 320 Franken pro nicht kompensierte Tonne emittierter Treibhausgasemissionen zu entrichten.

Unternehmen

Beschleunigte Abschreibung für Investitionen in energieeffiziente und klimafreundliche Produkte und Anlagen

Gemäss Erfahrungen in Deutschland, UK und Irland³ ist es möglich die Abschreibepaxis für Unternehmen dahingehend anzupassen, dass Investitionen in die Klimawende zeitlich flexibler abgeschrieben werden können. Das sei aufkommensneutral möglich. Allfällige Hindernisse in der Schweizer Gesetzgebung sollen beseitigt werden und diese Möglichkeit direkt durch den Bund und indirekt durch die Buchprüfer bei den rund 500'000 Unternehmen bekannt gemacht werden.

Kehrichtverbrennung und Zement werden klimaverträglich

Grossemittenten von Treibhausgasemissionen, welche aus heutiger Sicht schwer vermeidbar sind, weil diese nicht aus der einfach substituierbaren Verbrennung fossiler Energien stammt und es somit wahrscheinlich ist, dass die entsprechende Anlage auch 2030 noch als Grossemittent (>10'000t CO₂eq/a) gilt, sollen Emissionsvorschriften erfüllen müssen, die einen langfristig klimaverträglichen Betrieb ermöglichen. Entsprechende Vorschriften sollen analog für importierte

³ Weissbuch Green Recovery - Wirtschaft hoch, CO₂ runter, April 2021 https://www.effizienzrepublik.de/wp-content/uploads/2021/04/202104041_Weissbuch_Green_Recovery.pdf

Konkurrenzprodukte gelten, um eine unerwünschte Verlagerung der Emissionsquelle ins Ausland zu verhindern. Für die Logistikinfrastruktur abgeschiedener Gase für deren Wiederverwendung oder sicheren Lagerung ist die Beteiligung der öffentlichen Hand im Sinne von PPP zu prüfen.

Die CO₂-Emissionen aus Kehrichtverbrennungsanlagen und Zementwerken gelten als schwer vermeidbar, so lange Abfälle verbrannt und Zement aus frisch gebranntem Kalk produziert werden. Deshalb wird es zumindest in einer Übergangszeit nötig sein, diese Anlagen mit einer CO₂-Abscheidung nachzurüsten. Für beide Anlagentypen ist dies im industriellen Maßstab demonstriert.

Damit die Zementwerke eine solch kostspielige Maßnahme ergreifen, muss dies einerseits vorgeschrieben werden und andererseits sichergestellt werden, dass die Produktion nicht ins Ausland abwandert resp. durch klimaschädlichen Importzement ersetzt wird. Auch für die Überwälzbarkeit der Zusatzkosten für KVAs auf die Abfallanlieferer ist es rechtlich wichtig, dass diese gewisse Emissionsgrenzwerte unterschreiten müssen.

In der Schweiz können so die Emissionen bis 2030 um bis zu 6 Mio.t CO₂ reduziert werden. Dies bedingt, dass das CO₂ sicher eingelagert werden kann oder vorübergehend andere fossile C-Quellen ersetzt (via Carbon Capture and Utilisation). Für den Aufbau dieser Infrastruktur sind Public-Private-Partnerships denkbar. Neben der unterirdischen Einlagerung im Inland, sind auch die Verwendung in der chemischen Industrie (u.a. auch als Ersatz für fossile Rohstoffe) und der Transport via Zug, Schiff oder Pipeline in entsprechende ausländische Lager (z.B. erschöpfte Öl/Gasfelder in der Nordsee) möglich. Allenfalls fehlende Schlüsseltechnologien können via Massnahme 5 zusätzlich gefördert werden.

Diese Massnahme ist der relevanteste Einzelbeitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele und je schneller dieses Potential realisiert wird, desto weniger CO₂-Emissionen werden kumuliert bis 2050 ausgestossen.

Diese Massnahme kann neben der Emissionsminderung zudem aktuell rund 1.8 Mio.t CO₂ negative Emissionen liefern aufgrund des biogenen Ursprungs der Hälfte des Kehrichts.

Die anfallenden Sanktions-/Ersatzzahlungen werden hoch, falls die Umsetzung kostspielig oder technisch/logistisch anspruchsvoll ist. Diese Gelder können wiederum helfen, entsprechende Hürden zu nehmen oder auch temporär andernorts negative Emissionstechnologien zu finanzieren. Zwischenzeitlich werden zwar die Emissionen in den adressierten Sektoren nicht im erwünschten Umfang reduziert, aber durch die de facto Internalisierung der externen Kosten steigt die Attraktivität der Kreislaufwirtschaft, alternativer Betonrezepturen und alternativer Baustoffe.

Die ETH, der VBSA und die KVA Linth aber auch alle grossen Zementproduzenten haben bereits wichtige Grundlagen erarbeitet, was eine entsprechende Umsetzung vereinfacht und beschleunigt.

Gebäude

Sanierungsfahrplan für jedes fossil beheizte Gebäude

In der EU wird ab 2024 ein "Renovationspass" zum Standard, der für jedes betroffenen Gebäude einen individuellen Sanierungsfahrplan aufzeigt. Die im Pass enthaltenen Massnahmenschritte, Förderangebote und finanziellen Konsequenzen basieren auf einer Vor-Ort-Beratung eines qualifizierten Experten.

Damit die Schweiz nicht hinter der EU zurückfällt, sollte der hierzulande gut etablierte GEAK Plus bei Bedarf so weiterentwickelt werden, dass er mit den EU-Anforderungen an den Renovationspass

kompatibel ist und einen kompletten Sanierungsfahrplan hin zum Null-Emissions-Gebäude aufzeigt. Dieser Sanierungsfahrplan ist für jedes fossil beheizte Gebäude (aller Gebäudekategorien) obligatorisch. Die Übergangsfrist beträgt drei Jahre und kann durch die Inanspruchnahme einer Impulsberatung Heizsystemwechsel um ein Jahr verlängert werden.

Fossilheizungs-Ausstieg bis 2040

Der Ersatz einer fossil betriebenen Heizung durch ein erneuerbar betriebenes Heizsystem ist eine verhältnismässig rasch umsetzbare und sehr effektive Massnahme zur Reduktion des CO₂-Ausstosses im Gebäudebereich. Ein grosser Teil der bestehenden Öl- und Gasheizungen wird aufgrund der vorhandenen kantonalen und schweizweiten Instrumente in den nächsten 15-20 Jahren ersetzt werden. Ohne zusätzliche Instrumente verbleibt aber ein relevanter Teil der fossilen Heizungen über 2040 hinaus in Betrieb - insbesondere jene Öl- und Gasheizungen, die aufgrund unzureichender Regulierung seit 2020 neu eingebaut wurden.

Die meisten dieser Anlagen werden 2040 noch nicht ihr wirtschaftliches und technisches Lebensende erreicht haben. Daher braucht es zusätzliche Vorgaben und Anreize, damit sie vorzeitig durch eine erneuerbare Alternative ausgetauscht werden. Dazu empfiehlt sich - als Entschädigung des Restwertes - eine "Abwrackprämie", deren Höhe sich am Alter der Heizung bemisst⁴. So werden unzumutbare Belastungen für Hauseigentümer:innen und in der Folge Mieter:innen verhindert. Parallel ist eine langfristig definierte Sanierungspflicht mit dem Zieljahr 2040 festzulegen⁵. So haben die Gebäudeeigentümer Planungssicherheit.

Sanierungspflicht für besonders alte Öl- und Gasheizungen

Analog zu den MuKE-Vorgaben für direktelektrische Heizungen (Basismodul Teil H und Zusatzmodul 6) und zu vergleichbaren Regelungen für Fossilheizungen im Ausland⁶ braucht es eine Regelung für besonders alte fossil betriebene Heizungen. Andernfalls wird ein substantieller Anteil aller klimaschädlichen Heizungssysteme – und zwar gerade die ineffizientesten mit dem höchsten Schadstoffausstoss – über Jahre und Jahrzehnte weiter betrieben. Durch eine Sanierungspflicht bzw. eine nachträglich befristete Betriebsbewilligung mit einer angemessenen Übergangsfrist lässt sich dieses Problem adressieren. Es wird vorgeschlagen, dass innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes jeder Wärmeerzeuger, der 25 Jahre oder älter ist gegen ein erneuerbares System auszutauschen ist. Ein allfälliger zwischenzeitlicher Austausch des Brenners hat *keine* Auswirkungen auf den Fristablauf. Durch Ausnahmeregelungen in technisch oder wirtschaftlich bedingten Einzelfällen sowie die selbstverständlich auch hier verfügbaren Fördermittel des Gebäudeprogramms wird Härtefällen vorgebeugt. Weil besonders alte Heizungen längst abgeschrieben sind und zugleich besonders ineffizient laufen, lohnt sich hier der Heizungstausch gegen praktisch jede erneuerbare Alternative unter Betrachtung der Vollkosten erst recht. Durch die dreijährige Übergangsfrist und allenfalls degressiv ausgestaltete Fördersätze (d.h. mit jedem Jahr absinkend) wird eine Sanierungswelle verhindert, die das Gewerbe

⁴ wie im Dezember 2021 vom Grossen Rat Basel-Stadt beschlossen: <https://www.grosserrat.bs.ch/ratsbetrieb/geschaefte/200111415>

⁵ wie seit langem in den MuKE für Elektroheizungen vorgesehen

⁶ so z. B. im neuen Gebäudeenergiegesetz in Deutschland: <https://www.ee-news.ch/de/article/44853/neues-gebäudeenergiegesetz-die-wichtigsten-änderungen-auf-einen-blick>

überfordern könnte. Drei bis fünf Jahre nach Inkrafttreten könnte das anlassgebende Maximalalter von fossilen Heizungen auf 22 oder 20 Jahre abgesenkt werden, weil der erste Sanierungsberg abgebaut ist und die Einhaltung der Dekarbonisierungsziele den schnelleren Heizungstausch erfordern.

Strassenverkehr

Einführung des französischen Neuwagen-Malus für CO₂-intensive Fahrzeuge

Der Malus in Frankreich für besonders CO₂-intensive Fahrzeuge hat sich als eine sinnvolle Ergänzung zum auch in Frankreich gültigen Neuwagenflottensystem erwiesen. In Frankreich sind die CO₂-Emissionen der Neuwagen seit der Einführung stärker gesunken als im europäischen Durchschnitt. Die Neuwagenflottenziele wirken primär auf das Angebot. Wegen den vernachlässigbaren Sanktionshöhe ändert sich das Kaufverhalten kaum. Soll die Nachfrage beeinflusst werden, bietet sich ein finanzieller Anreiz an, der einen kleinen Teil der bisher von der Allgemeinheit bezahlten Klimafolgekosten einpreist. 2022 gelten in Frankreich folgende Beträge: 50 Euro bei 127g CO₂/km, ansteigend mit 20 bzw. 25 Euro pro Gramm CO₂/km bis auf 360 Euro bei 142g CO₂/km. Danach deutlich stärker progressiv z.B. 1074 Euro bei 151g CO₂/km oder 4026 Euro bei 169g CO₂/km ([Servie-public.fr 2022](https://www.servie-public.fr)).

Einführung eines Neuwagen-Malus für besonders schwere Fahrzeuge

Das hohe Leergewicht der in der Schweiz verkauften Fahrzeuge ist ein Hauptgrund für den Schweizer Negativrekord der Neuwagenflottenpolitik der Schweiz. Sowohl der Anstieg der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen zwischen 2016 und 2019 als auch der grosse Unterschied zwischen der Schweiz und vergleichbaren Ländern wie Österreich wird häufig auch mit dem hohen Leergewicht der in der Schweiz verkauften Fahrzeuge begründet (z.B. [BFE 2020](#)). Aus klimapolitischer Sicht besteht ein grosses Interesse, dass sich die hohe Schweizer Kaufkraft künftig nicht (nur) in einem hohen Leergewicht zeigt, sondern mindestens so stark in einem besonders hohen Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen. Für alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor also inkl. Hybride wäre z.B. ab 1.3t ein Malus denkbar, der gemäss dem Beispiel Frankreich mit jedem zusätzlichem Kilogramm um 10 Euro ansteigt. Diese Massnahme könnte unter Berücksichtigung des Batteriemehrgewichts auch auf schwerer Elektroautomodelle ausgedehnt werden (z.B. ab 1.8t mit 10 Euro pro zusätzliches kg). Das wäre auch mit positiven Auswirkungen auf die Strompolitik verbunden, könnte doch die prognostizierte Stromnachfrage in den 2030er-Jahren reduziert werden. Schwere Fahrzeuge haben unabhängig von ihrer Antriebsart negative Auswirkungen auf die Verkehrspolitik und Verkehrssicherheit.

Mietende bei privat finanzierten Ladestationen nicht mehr benachteiligen

Mieterinnen und Stockwerkeigentümer, die auf eigene Kosten eine Elektroladestation einbauen wollen, scheitern heute häufig am Widerstand des Vermieters oder der Miteigentümer. Mietende sind deshalb bei der Frage, ob sie ein Elektroauto oder einen im Betrieb deutlich teureren Verbrennungsmotor kaufen, Wohneigentümern nicht gleichgestellt. Das Potential der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs kann so nicht ausgeschöpft wird. Den privat finanzierten Einbau einer Ladestation bringt auch für die Energie- und Verkehrspolitik Vorteile mit sich: Laden über Nacht statt an Schnellladestationen erhöht die Netzstabilität und verhindert Mehrverkehr. Auch um verursachergerecht zu finanzierenden öffentlichen Ausgaben für Ladeinfrastrukturen tief zu halten, besteht ein gesellschaftliches Interesse daran, dass möglichst viele Elektroautokäufer den

Einbau ihrer Ladestation selbst finanzieren. Deshalb sind alle rechtlichen Hürden, die den Einbau verhindern, abzuschaffen. Ausländische Regeln wie z.B. in Deutschland können als Vorbild dienen.

Flugverkehr

Klimawirkung auf Flugwerbungen und Flugtickets gemäss Totalrevision

identisch mit Art 44 Abs 5 Schlussabstimmungstext Totalrevision

Auf Flugangeboten sind die durch den jeweiligen Flug voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten auszuweisen.

Dass der Flugverkehr inklusive seiner Nicht-CO₂-Emissionen für 27% der Klimabelastung der Schweiz verantwortlich ist, ist wenig bekannt (siehe Antwort des Bundesrates auf die [Interpellation Ryser 21.4259](#)). Auf Flugangeboten Transparenz zu schaffen über die Gesamtheit der Klimawirkung bestehend aus CO₂-Emissionen und den übrigen klimawirksamen Emissionen des Flugverkehrs ist deshalb ein erster Schritt.

Flugticketabgabe

Fliegen ist in den letzten 20 Jahren massiv billiger geworden. Das ist der Hauptgrund, weshalb sich der CO₂-Ausstoss des Fliegens alle innerhalb von 20 Jahren verdoppelt hat. Rein mit angebotsseitigen Massnahmen wie dem Beimischen von synthetischen Treibstoffen lässt sich der Flugverkehr nur schon deshalb nicht klimaschonend betreiben, weil auch beim Einsatz erneuerbarer synthetischer Flugtreibstoffe Treibhausgase in Form von Nicht-CO₂-Emissionen entstehen. Nachfrageseitige Massnahmen um die Zahl der Flüge sind deshalb notwendig. Eine repräsentative Meinungsumfrage die kurz nach der Volksabstimmung zur Totalrevision stattgefunden hat, hat bestätigt, dass die Zahlungsbereitschaft für Flugverkehrsmassnahmen deutlich höher ist als bei treibstoffpreiserhöhenden Massnahmen im Strassenverkehr oder brennstoffpreiserhöhenden Massnahmen bei Gebäuden. Dies legt den Schluss nahe, dass eine Flugticketabgabe weiterhin mehrheitsfähig ist, zumal alle Nachbarstaaten bereits Flugticketabgaben eingeführt haben. Wir schlagen vor, die eine Hälfte der Einnahmen an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückzuverteilen und die andere Hälfte nach ähnlich der französischen Flugticketabgabe *taxe de solidarité* für jene Zusagen zur internationalen Klimafinanzierung zu verwenden, die die Schweiz international verbindlich gemacht hat aber momentan nicht umsetzt (siehe Kap. Klimafinanzierung).

Anpassung der Landegebühren an die Klimarelevanz des Flugverkehrs

In den aktuellen Landegebühren von Landesflughäfen ist die Klimarelevanz des Flugverkehrs noch nicht abgebildet. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Klimaauswirkungen der Nicht-CO₂-Emissionen des Flugverkehrs, die den Flugverkehr zum klimaschädlichsten Sektor der Schweiz machen, noch nicht in diesem Ausmass bekannt waren. Bei den Landesflughäfen hätte der Bund die Möglichkeit die Landegebühren an den klimapolitischen Handlungsdruck anzupassen. Anderen Umweltbelastungen des Flugverkehrs sind selbstverständlich ein Kriterium bei der Festlegung der Landegebühren.

Landwirtschaft

Ausstieg aus der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung organischer Böden

Organische Böden sind wichtige Kohlenstoffspeicher. Um diese landwirtschaftlich nutzen zu können, müssen sie drainiert werden. Die Entwässerung führt zu einem schnellen Abbau des gespeicherten Kohlenstoffs. 14 Prozent der durch die Landwirtschaft zu verantwortenden Treibhausgase entstehen durch die Entwässerung und darauffolgende Bewirtschaftung organischer Böden.

Im Vergleich zu mineralischen Böden kann bei organischem Boden der Verlust an organischem Kohlenstoff nicht kompensiert werden. Eine nachhaltige Bewirtschaftung von organischen Böden ohne Humusabbau und somit Kohlenstoffverlust ist nicht möglich.

Das Forschungsprogramm NFP 68 kommt zum Schluss, dass die Weiterbewirtschaftung von organischen Böden auch ökonomisch unsinnig ist. Dies weil die CO₂-Speicherung der organischen Böden günstiger ist als die technische Entfernung von CO₂ aus der Atmosphäre und weil der Ersatz der veralteten Drainagesystemen zu hohen Kosten führt.

Diese grundlegende Problematik der organischen Böden ist gut untersucht und wird im NFP 68 ausführlich beschrieben. Trotzdem bestehen nach wie vor keine Vorgaben und organische Böden werden ungehindert weiter bewirtschaftet. Dies, auch wenn die Bewirtschaftung der organischen Böden aus ökologischer und klimapolitischer Sicht nicht sinnvoll ist.⁷

Klare Vorgaben für den Ausstieg aus der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung organischer Böden müssen erarbeitet werden.

Einhaltung des Global Methane Pledge⁸: Tierbestand reduzieren

Im November 2021 haben mehr als hundert Staaten, darunter auch die Schweiz den Global Methane Pledge unterzeichnet. Dies verpflichtet die Schweiz die eigenen Methanemissionen verglichen mit 2020 bis 2030 um 30 Prozent zu reduzieren.

Eine wesentliche Quelle von Methan ist die Rindviehhaltung. Methan entsteht bei der Verdauung der Wiederkäuer und bei der Hofdüngerlagerung. Der Anteil der Landwirtschaft an den gesamtschweizerischen Methanemissionen liegt bei 84 %. Sie ist folglich die Hauptverursacherin und der grosse Hebel bei der Einhaltung des Global Methane Pledge.

Entscheidende Ansatzpunkte zur Senkung der landwirtschaftlichen Treibhausgasemissionen liegen bei einer Anpassung der Tierbestände. Die ackerfähigen Flächen sollen konsequent für die direkte menschliche Ernährung – mit Ausnahme der Kunstwiesen in einer Ackerrotation – genutzt werden. Dadurch werden die Flächen effizient bewirtschaftet und die Treibhausgase sowie Nährstoffüberschüsse reduziert. Zudem wird der Import von Futtermitteln, der eine erhebliche Entwaldung und damit Treibhausgasemissionen verursacht, reduziert.

Vorgaben für eine an die vorhandenen Futterreserven angepasste Bestandesgrösse der Wiederkäuer sind zu erarbeiten.

⁷ http://www.nfp68.ch/SiteCollectionDocuments/NFP68_TS5_Bodenpolitik_DE.pdf

⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_21_5766

Im Sinne einer ganzheitlichen Ernährungspolitik trifft der Bund Massnahmen zum bedarfsgerechten Konsum tierischer Proteine. Dieser ist heute um zwei Drittel überschritten und führt zu enormen volkswirtschaftlichen Kosten im Gesundheitsbereich.

Negativemissionen

Verursachergerechte Förderung von Negativemissionen

Die CO₂-Konzentrationen steigen aktuell um rund 3 ppm und haben 420 ppm erreicht. Längerfristig kompatibel mit einer weltweiten Erwärmung von 1.5°C wären 350 ppm. Es ist deshalb wichtig, dass die aktuellen CO₂-Senken wie Ozeane, Wälder und Böden diese Rolle behalten und stärken. Die Industrialisierung weiterer technischer Lösungen (DACs, BECCS etc.) soll zudem erprobt werden.

Da die Schweiz einen sehr grossen Teil ihrer konsumbedingten Emissionen im Ausland ausstösst, schlagen wir hier vor, einen Anreiz zu geben, dass diese Emissionen sinken und zudem als verursachergerechte Förderung für Negativemissionen genutzt werden: Die Emissionen aus der Produktion und der Nutzung aller in die Schweiz importierten Güter/Energieträger müssen bis 2026 mit 2% durch Negativemissionen kompensiert werden. Der Anteil der Gesamtemissionen, für den negative Emissionen gekauft werden müssen, steigt auf 4% im Jahr 2028, 8% im Jahr 2030, 16% im Jahr 2032, 32% im Jahr 2034, 64% im Jahr 2036, 85% im Jahr 2038 und bleibt ab 2040 bei 100%. So wird eine Lernkurve nachgeahmt. Die Importeur*innen bezahlen so die Anbieter*innen dafür, diesen Prozentsatz des CO₂ aus der Atmosphäre zu entfernen und langfristig zu speichern.

Es ist dabei dafür zu sorgen, dass die Länder, wo die Negativemissionen realisiert werden, sich diese nicht an ihr eigenes Klimaziel (NDC) anrechnen. Es sind somit Corresponding Adjustments vorzunehmen, wobei sich die Schweiz die Negativemissionen an Art.3 Abs.1ter(neu) anrechnen kann aber nicht an ihr Klimaziel im NDC.

Aufgrund der erhofften Lenkungswirkung würde die Menge von finanzierten Negativemissionen ab 2040 kontinuierlich zurückgehen. Ab 2040 sind somit zusätzliche Finanzierungsmechanismen vorzusehen, damit die Schweiz einen angemessenen Beitrag an den Klimaschutz leisten kann.

Finanzplatz

Branchenvereinbarungen mit Finanzmarktakteuren

Gemäss Bericht des Bundesrates vom 17. November 2011 in Erfüllung des Postulates UREK-S (19.3966) können Branchenvereinbarungen mit Finanzmarktakteuren einen signifikanten Beitrag zur klimaverträglichen Ausrichtung der Finanzflüsse leisten. Voraussetzung für die angestrebte Klimawirkung sind u.a. ein ausreichendes Ambitionsniveau und eine genügende Abdeckung der Finanzmarktakteure. Der Abschluss von Branchenvereinbarungen zwischen Bund und den vier grossen Verbänden des Finanzsektors (SBVg, SVV, ASIP, AMAS), in denen sich diese auf konkrete Ziele und Massnahmen einigen, erscheint vor diesem Hintergrund als ein geeignetes Instrument, um die klimaverträgliche Ausrichtung des Schweizer Finanzsektors voranzutreiben. Dazu gehört auch das Erfordernis von auf netto-null ausgerichteten Transitionsplänen, die Auskunft darüber geben, wie die Mitglieder ihr Geschäft und ihre Portfolios klimaverträglich auszurichten planen. Im Gesetz zu verankern sind sodann die Anforderungen an die Umsetzung und die Überprüfung der Einhaltung der Vereinbarungen sowie mögliche Sanktionsmassnahmen bei Verfehlung der

vereinbarten Ziele. Um das Ambitionsniveau und die Vergleichbarkeit der Vereinbarungen sicher-zustellen, ist es schliesslich essenziell, dass auf Verordnungsstufe verbindliche Mindest-anforderungen definiert werden.

Neuer Gesetzestext

1: Der Bund vereinbart mit den Branchenverbänden von Banken, Versicherungsunternehmen, Vorsorgeeinrichtungen sowie von Vermögensverwaltern Ziele und Massnahmen, um Investitionen und Finanzierungen, die ihre Mitglieder tätigen, auf das Netto-Null-Ziel gemäss Artikel 3 Absatz 1 auszurichten. Zu den Massnahmen gehören insbesondere auf das Netto-Null-Ziel ausgerichtete Transitionspläne.

2 Der Bund erlässt verbindliche Mindestanforderungen, um die Klimawirkung und die Vergleichbarkeit der Branchenvereinbarungen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen sind für alle Branchen gleich.

3 Der Bund überprüft regelmässig die Zielerreichung der Branchenvereinbarungen anhand einer Klimaverträglichkeitsprüfung. Er kann dazu private Organisationen beauftragen, welche die Klimaverträglichkeit ermitteln.

4 Die Branchenverbände sorgen dafür, dass die Klimaverträglichkeitsprüfung repräsentative Aussagen zur Zielerreichung zulässt oder dass die dafür notwendigen, vergleichbaren Informationen anderweitig bereitgestellt werden.

5 Der Bundesrat bestimmt die Periodizität der Überprüfungen und die Anforderungen an die Überprüfung der Klimaverträglichkeit. Er orientiert sich dabei an vergleichbaren international anerkannten Szenarien.

6 Der Bund stellt gestützt auf die Überprüfung nach Absatz 4 die Zielerreichung der Branchen fest und veröffentlicht diese Ergebnisse. Stellt der Bundesrat fest, dass die Branchen ihre Verpflichtungen ungenügend wahrnehmen oder keine Vereinbarung zustande kommt, so kann er geeignete subsidiäre Massnahmen treffen. Er kann insbesondere die Offenlegung der Massnahmen, welche die einzelnen Branchenmitglieder zur Klimaverträglichkeit ihrer Investitionen und Finanzierungen getroffen haben, oder des Stands der Zielerreichung vorsehen.

7 Der Bundesrat achtet darauf, dass der aus den Branchenvereinbarungen resultierende administrative Aufwand für die betroffenen Branchenverbände und deren Mitglieder verhältnismässig bleibt.

Klimafinanzierung

Staatliche Klimafinanzierung zur Erfüllung der internationalen Verantwortung der Schweiz

Der zentralen Frage der internationalen Klimaverantwortung der Schweiz wird in der Vorlage kein Gewicht beigemessen. Selbst wenn die Gesetzesvorlage, wie in dieser Vernehmlassungsantwort gefordert, so geändert wird, dass die Schweiz eine ihrer historischen Verantwortung entsprechende Emissionsreduktionen erreichen kann, bliebe die Schweiz bezüglich der internationalen Klimafinanzierung untätig. Diese ist aber neben Mitigation und Adaption der 3. Pfeiler des internationalen Klimaregimes.

Artikel 2 des Pariser Klimaübereinkommens verlangt, dass sich die Beiträge nach der «gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeit und entsprechenden Kapazität» richten sollen. Unter «Verantwortlichkeit» ist der von einem Land zu verantwortende Treibhausgasausstoss zu verstehen. Das schliesst nicht nur inländische Emissionen mit ein, sondern auch jene, die durch Importgüter oder durch die Schweiz verursachten Flugverkehr im Ausland erzeugt werden. Für die Abschätzung des Beitrags an die internationale Klimafinanzierung ist daher der anteilmässige, konsumbasierte Klimafussabdruck im Vergleich aller Industrieländer relevant. Gemäss Bundesamt für Statistik verursachten Schweizer Personen und Unternehmen in den letzten Jahren fast zwei Drittel ihrer Emissionen im Ausland. Kommt hinzu, dass der Schweizer Finanzmarkt weltweit in Kohle-, Erdöl- und Gasvorhaben investiert ist, die über 20mal mehr Emissionen verursachen als die Schweiz innerhalb der Landesgrenzen ausstösst. Ebenso sind gehören Schweizer Rohstoffhandelsfirmen weltweit zu den grössten Kohleproduzenten und sie fördern Erdöl. Schliesslich hat die Schweiz, besonders gegenüber den Entwicklungsländern mit sehr geringen Treibhausgasemissionen pro Kopf, auch eine historische Verantwortung für ihre Emissionen seit Beginn der Industrialisierung. Die anteilmässige Klimaverantwortung der Schweiz im Vergleich aller Industrieländer liegt deshalb deutlich über 1 %.

Das beschränkte Volumen privater «Klimafinanzierung» bedeutet, dass die Schweiz ihrer internationalen Verantwortung primär aus staatlichen Mitteln nachkommen muss. Bis 2025 entspricht das mindestens eine Milliarde Franken pro Jahr, ab 2025 einem höheren Beitrag nach Massgabe des neu verhandelten internationale Finanzierungsrahmen.

Die Revision des CO₂-Gesetzes bietet die Möglichkeit kurzfristig zweckgebundene Mittel für die internationale Klimafinanzierung der Schweiz zu mobilisieren, in dem die geforderte Flugticketabgabe vollumfänglich dieser Finanzierung zugutekommt. Der verbleibende Beitrag (besonders, wenn die Abgabe eine Lenkungswirkung entfaltet) muss aus dem allgemeinen Bundeshaushalt oder aus anderen Quellen gespiesen werden.

Die Schweiz muss ihre internationalen Klimafinanzierungsverpflichtungen in erster Linie über die etablierten multilateralen Instrumente der Klimakonvention (z.B. über den Least Developed Countries Fund (LDCF) und den Special Climate Change Fund (SCCF) der Global Environment Facility, den Green Climate Fund oder den Adaptation Fund) erfüllen. Für die Klimaallianz ist dabei zentral, dass die Internationale Klimafinanzierung der Schweiz in jedem Fall zusätzlich zur bestehenden Schweizer Entwicklungszusammenarbeit (EZA) budgetiert und geleistet wird, d.h. nicht auf Kosten der Schweizer Entwicklungshilfe geht und auch nicht indirekt im EZA-Rahmenkredit kompensiert wird.