



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

Bern, 4. April 2022

Revision des CO₂-Gesetzes: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Nach der Ablehnung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der Volksabstimmung vom 13.6.2021 hat das Parlament am 17.12.2021 eine Verlängerung des CO₂-Gesetzes bis 2024 beschlossen, die ab 2025 durch die nun vorgeschlagene Revision des CO₂-Gesetzes abgelöst werden soll. Diese Vorlage umfasst auch Änderungen des Energie-, des Mineralölsteuer-, des Umweltschutz-, des Luftfahrt- und des Schwerverkehrsabgabegesetzes.

Grundsätzliche Anmerkungen

- Wir möchten darauf aufmerksam machen, **dass mit dieser Vorlage 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, erreicht werden können.** Die nötige Klimaschutzwirkung dieser Vorlage ist unseres Erachtens viel zu gering.
- Die Vorlage wurde in der Schockstarre nach der knappen Ablehnung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes vom 13.6.2021 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.
- Gemäss erläuterndem Bericht (S. 47) bleibt für die Zielerreichung im Jahr 2030 eine **Ziellücke von 9.1 Mio. Tonnen CO₂eq, die gemäss Vorlage durch Auslandskompensationen zu schliessen ist** (aber deren Finanzierung in der Vorlage nicht gewährleistet ist). 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 kürzlich beschlossenen CO₂-Gesetz festgeschrieben ist (→ Pa.lv. UREK-N [21.477](#), [Art. 3 Abs. 1^{ter}](#): 1^{ter} Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1^{bis} muss mindestens zu 75 Prozent mit im Inland durchgeführten Massnahmen erfolgen.) und steht im Widerspruch zum bei der UNO eingereichten Klimaschutz-Langfristplan, wo explizit erwähnt wird, dass die Inlandemissionen im Vordergrund stehen, und ist somit für uns inakzeptabel.

- **Dieser Entwurf erklärt die finanzielle Kosten- und Nutzenverteilung nicht.** Dabei wäre es sehr wichtig zu wissen, für welche Einkommensklassen und «Verbrauchsgruppen» welche Mehrkosten und welche Rückverteilungen entstehen würden, wenn dieses Gesetz realisiert wird. Insbesondere fehlt uns die Untersuchung, wie die Umsetzung dieses Gesetzes die soziale Ungleichheit verstärken bzw. reduzieren wird. Dies müsste besonders für die Situation der Mieter:innen erklärt werden. Eine entsprechende Erläuterung im Begleittext wäre deshalb angebracht.
- **Es ist sehr ärgerlich, dass die Sanierungspflicht der Altbauten und deren Heizungssysteme vollständig aus dem Gesetz gestrichen wurden.** Das sollte unbedingt korrigiert werden. Die wirtschaftlichen Härtefälle sollten durch finanzielle Unterstützungsleistungen abgedeckt werden.
- Leider werden diese «Ziele» vom BR nicht quantitativ genannt. Dies wäre aber sehr wichtig, denn nur so kann überprüft werden, ob die CO₂-Politik erfolgreich ist, resp. ob der BR weitere Massnahmen ergreifen muss. Unseres Erachtens sollte insbesondere das **CO₂-Budget-Ziel**, das anteilmässig von der Schweiz eingehalten werden muss (400 MT für 1.5°C; 700 MT für 1.7°C; 900 MT für 2.0°C), um die Temperatur-Obergrenze einhalten zu können, Grundlage sein sollte.
- **Ausland-Emissionsreduktionen:** Wir sprechen und grundsätzlich gegen die Anrechnung von Emissionsreduktionen im Ausland aus. Dies hat den Charakter eines «Ablasshandels» und bringt am Schluss schliesslich doch eigentlich nichts, denn die Schweiz muss – wie die anderen Länder auch – am Schluss bei Netto-Null angelangt sein. Emissionsreduktionen im Ausland dienen darum lediglich der Verzögerung der Emissionsreduktionen im Inland.
- **THG-Emissionen der Industrie:** Der neue Entwurf führt das Instrument «Verminderungsverpflichtung» für alle Branchen ein, was wir nicht grundsätzlich ablehnen. Aber so wie es heute formuliert ist, entlastet es die Industrie noch mehr – die Bevölkerung hingegen wird noch etwas mehr belastet (CO₂-Abgabe von 120.-/t CO₂ auf Brennstoffe) – da sich nun alle Branchen mit einer «Verminderungsverpflichtung» von der CO₂-Abgabe befreien können.
- In Bezug auf den Art. 33a *Zweckbindung der CO₂-Abgabe* möchten wir anregen, dass die **Rückerstattung an die Bevölkerung für die Bevölkerung sichtbar wird.** Denn heute weiss der Grossteil der Personen nicht, dass sie aus der Lenkungsabgabe eine Rückerstattung erhalten – weshalb die Lenkungsabgaben mithin so unbeliebt sind. Denkbar wäre z.B. die Abgabe eines Gutscheins, der bei einer Bank in Bargeld eingelöst werden kann und mehrere Jahre gültig ist. Wir sind überzeugt, dass damit Lenkungsabgaben bei der Bevölkerung eine grössere Beliebtheit bzw. Akzeptanz erfahren würden.
- Im nächsten Teil machen wir deshalb Vorschläge, wie die bestehende Vorlage wirksamer gemacht werden können. Für zusätzliche Massnahmen die nötig sind, um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen, verweisen wir auf die Stellungnahme der Umweltverbände.

Änderungsanträge und Kommentare zu einzelnen Artikeln

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-Emissionsverminderungen 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 Mittel

- 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 Emissionsverminderungen 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:**
 - 1 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:** Da der Schweizer THG-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. Gemäss dem neusten Bericht des IPCC beträgt das CO₂-Budget für das 1.5°C-Ziel

weltweit ab 2020 noch 400 Gigatonnen. Ohne Berücksichtigung der gerechten Verteilung bleiben der Schweiz damit ab 2022 entsprechend ihrer Bevölkerungsgrösse noch ein CO₂-Budget von 350 Megatonnen. Bei den aktuellen Emissionen im Inland ist dieses Budget innerhalb von 7.5 Jahren aufgebraucht. Selbst ohne dass die Schweiz zusätzliche Verantwortung übernimmt, müsste sie also bei linearer Absenkung der Emissionen deutlich vor 2040 auf netto Null Emissionen sein. Der international anerkannte Grundsatz der «shared but differentiated responsibility» gäbe eine noch schnellere Dekarbonisierung vor. 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 1.) stärker als in jedem anderen Sektor reduzieren und 2.) 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:**
3 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 1992 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 15 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 [MM](#) von Auto-schweiz 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 BR vorgenommen. Drei davon erhöhen den Klimaschutz: 1) jährliche Zwischenziele mit EU-analoger Senkungsrate, 2) LKW-Flottenziele und 3) die Möglichkeit der Hersteller, Fahrzeuge bei der Treibstoffkompensation anrechnen zu lassen. 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 gemäss Vorschlägen der Automobilimporteuren vorgenommen hat, akzeptieren (Art. 17 Erdgas-Anrechnung, Art. 18 synthetische Treibstoff-Anrechnung und Art. 12 Abs. 6 LKW-Flottenziele; 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

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.

1 bis 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 der 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.

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. Abs. 2 gemäss BR (nicht länger als in der EU) ziehen wir Abs. 2 gemäss geltendem Recht vor. Es ist wichtig, dass Hersteller, die den CO₂-Ausstoss des gesamte Verbrennungsmotorsortiment 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 BR 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 2030~~25~~. Er berücksichtigt dabei die Vorschriften der Europäischen Union.

- **Begründung:** Beim nächstmaligen 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
3 bis 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 MinöStG; [SR 641.61](#)). 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 Ausserverkehrersetzungsbestimmung 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 Rp./Liter Benzin/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.

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 IP Ryser [21.4259](#)), Schweizer:innen 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 BR 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-effizienz-ziele 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

...

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 BR 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»](#). Da die Emissionen von THG 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.

Auch gibt es die Möglichkeit, dass der Bund über einen Investitionsfonds für eine sozial gerechte Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen gegen die die menschengemachte Klimaerwärmung und ihre gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Folgen sorgt. Dieser Fonds soll bis 2050 jährlich mit Mitteln in der Höhe von 0,5% bis 1% des schweizerischen BIP gespeist werden und soll unter anderem mittels finanzielle Hilfen (Krediten, Garantien oder Bürgerschaften) Investition auslösen (siehe dazu [Klima-Fonds-Initiative](#) der SP Schweiz/Grüne).

Wäre der BR 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 Fr./t CO₂ 1'166 Mio. Fr zur Verfügung. Nach Inkrafttreten des revidierten CO₂-Gesetzes wird es aufgrund des höheren Abgabesatzes von 120 Fr./t CO₂ deutlich mehr sein (voraussichtlich rund 1'400 Mio. Fr.). Durch die Anhebung der maximal möglichen Zweckbindung von 33% auf 49% werden geschätzt zusätzliche 235 Mio. Fr./Jahr verfügbar (685 Mio. Fr./Jahr statt 450 Mio. Fr./Jahr).
- **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 –, würden bei einem Fördersatz von bloss durchschnittlich 5'000 Fr. pro Heizungswechsel schon knapp 190 Mio. Fr./Jahr gebraucht. Die oben genannten 200 Mio. 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 (insb. 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 Hypothekarkonten 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 Mehrparteiengebäuden, 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 NAF ist mehr als ausreichend. Das zeigt sich unter anderem daran, dass die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rp./l, 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. Wir 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. 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. Z.B. 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 Agglomerationsverkehrsfonds 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 Treibstoffimporteurenprojekten 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 BR 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 erläutern dem 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 Abs. 3 sollen FINMA und SNB einerseits zu einer jährlichen Berichterstattung verpflichtet werden und andererseits dazu, neben den Ergebnissen der Überprüfung zusätzlich **die getroffenen und geplanten Massnahmen zu veröffentlichen**.
- Zudem fordern wir, dass nicht nur die finanziellen Risiken überprüft werden, sondern, dass a) dargelegt wird, **nach welchen Kriterien und Standards diese Risikoabschätzungen vorgenommen wurden** und b) auch **Klimaerwärmungs-Benchmarks (oder -Ziele) festgelegt werden**, damit man die «getroffenen und geplanten Massnahmen» gemäss Ergänzung in Abs. 3 auch richtig einschätzen kann.
- **Änderungsantrag:**
 - Art. 40d Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken
 - 1 Die eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA) überprüft regelmässig die institutsbezogenen klimabedingten finanziellen Risiken und legt dar, nach welchen Kriterien und Standards diese Risikoabschätzungen vorgenommen wurden.
 - 2 Die Schweizerische Nationalbank (SNB) überprüft regelmässig die klimabedingten finanziellen Risiken für die Stabilität des Finanzsystems und legt dar, nach welchen Kriterien und Standards diese Risikoabschätzungen vorgenommen wurden.
 - 3 Die FINMA und die SNB veröffentlichen regelmässig jährlich je einen Bericht über die Ergebnisse und über getroffene und geplante Massnahmen in Hinblick auf klar definierte Klimaerwärmungs-Benchmarks (oder -Ziele).

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 Fehlansatzes. 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](#)), 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 CO₂-Gesetz 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 Emissionsvermindierungen, 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 Heizungersatzes 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 Heizungersatz 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

Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SVAG; [SR 641.81](#))

- Das Ende der Befristung muss so gewählt werden, damit diese Massnahme möglichst viel THG-Reduktionen 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 technologieneutrale 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.

Energiegesetz ([EnG; SR 730.0](#))

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.~~

Luftfahrtgesetz (LFG; [SR 748.0](#)) und zusätzliche Änderungen Art 37a Mineralölsteuerverwendungsgesetz (MinVG; [SR 725.116.2](#)) und Mineralölsteuergesetz (MinöStG; [SR 641.61](#))

- 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 [Art. 37a MinVG](#)) 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

- Wie bereits zu Beginn geschrieben, verweisen wir für zusätzliche Massnahmen, die nötig sind, um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen, auf die Stellungnahme der Umweltverbände.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin