



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK
CH-3003 Bern
raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 4. April 2022 sgv-Sc

Vernehmlassungsantwort Teilrevision des CO₂-Gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99,8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Der sgv unterstützt die Erarbeitung eines neuen CO₂ Gesetzes. Es soll eine neue Reduktionsverpflichtung für die Schweiz enthalten und das gesamte Instrumentarium des Übereinkommens von Paris in die Schweizer Gesetzgebung aufnehmen. Der sgv ist daher grundsätzlich mit der Vorlage einverstanden, verlangt aber verschiedene Anpassungen:

Artikel 1

Der Artikel 1 der Vernehmlassungsvorlage ist dem Artikel 2 des Übereinkommens von Paris nachempfunden. Allerdings übernimmt der vorgeschlagene Artikel 1 der Vorlage nicht alle Elemente des Textes im Übereinkommen und interpretiert die Inhalte des Übereinkommens um.

Artikel 2 Absatz 1 des Übereinkommens von Paris nennt drei Ziele, die Mitigation, die Adaptation und das Finanzmittel-Ziel. Der vorliegende Entwurf legt das dritte Ziel falsch aus. Bei den Finanzmitteln geht es im Übereinkommen um die Entwicklungshilfe und um die wirtschaftliche und soziale Entwicklung von Ländern – insbesondere des globalen Südens. Im vorliegenden Gesetzesentwurf werden entgegen dem Übereinkommen alle Finanztransaktionen angesprochen – auch jene, zur Finanzierung von Unternehmen oder zur Sicherung der Altersvorsorge. Das ist eindeutig nicht im Übereinkommen von Paris enthalten. Ebenso gibt es im Übereinkommen von Paris keine Verpflichtung zur Balancierung von Emissionen und Senken.

Zudem enthält der vorliegende Gesetzesentwurf insgesamt kein Bekenntnis zur Technologieneutralität. Sie ist wichtig, denn: Innovation – darunter auch klimarelevante Technologie – kann sich am besten im wirtschaftlichen Wettbewerb durchsetzen. Für den Wettbewerb wiederum ist Technologieneutralität eine notwendige Bedingung.

Beide Fehler, die Falschauslegung des Übereinkommens von Paris und das fehlende Bekenntnis zur Technologieneutralität müssen in der Vorlage korrigiert werden.

Der bestehende Absatz 2 ist zu ersetzen durch «Die Massnahmen, die zur Reduktion bzw. Vermeidung von Treibhausgasen führen, sind technologieneutral zu beurteilen.»

Artikel 2

Auch bei der Verbrennung von erneuerbaren Energieträgern entstehen CO₂ Emissionen, welche aber nicht klimarelevant sind. Als klimarelevant sind einzig die Emissionen aus fossilen Energieträgern zu betrachten, weshalb die Regulierung auf deren Reduktion auszurichten ist.

Artikel 2 ist mit einem neuen Absatz 1bis zu ergänzen: «Fossile Energieträger sind Gemische oder Derivate von Kohlenwasserstoffen, die sich durch geologische Umwandlungsprozesse aus abgestorbenem organischem Material gebildet haben. Keine fossilen Energieträger sind Mengen von festen, flüssigen oder gasförmigen Energieträgern, bei denen entsprechende Nachweise erbracht werden, die auch belegen, dass die mit ihrer Nutzung im Vergleich zu fossilen Energieträgern resultierende Treibhausgasreduktion von keinem anderen Land beansprucht wird.»

Artikel 3

Der sgV ist mit dem Reduktionsziel einverstanden. Allerdings sollte dieses Ziel wie angegeben umgesetzt werden und dabei dem im Übereinkommen von Paris festgelegten Instrumentarium folgen. Entsprechend ist eine Einschränkung des Ziels – erst noch gekoppelt an einer Delegationsnorm an den Bundesrat – weder mit der Intention des Gesetzes noch mit seiner Klimawirksamkeit vereinbar. Darüber hinaus führt diese Einschränkung zu einem Zielkonflikt mit dem Übereinkommen von Paris. Wichtig ist ebenso, zur Zielerreichung alle Massnahmen, welche nachweisbare Reduktionen mit sich bringen und keiner Doppelzählung unterstehen, zuzulassen, unabhängig davon, ob sie im In- oder Ausland stattfinden. In- und Auslandsreduktionen sind gleichwertig und ohne Aufteilung zu behandeln.

Absatz 1ter ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 4

Der Sinn der Normen in Absatz 1 ist schwer zu erschliessen. Viel wichtiger als die Einschränkung der Klimaaktionen auf die Massnahmen nach dem Gesetz ist die Entwicklung von funktionierenden Methodologien und Infrastrukturen um alle Reduktionen von Treibhausgasen zu erfassen und Doppelzählungen zu vermeiden. Die Einschränkung von Massnahmen nach Absatz 1 vermindert die Klimaeffizienz.

Absatz 1 ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 6 und 7

Der sgV unterstützt die Öffnung der Klimapolitik und ihre Ausrichtung an die Instrumente des Klimaübereinkommens von Paris. Besonders schwer zu dekarbonisierende Industrien sind auf flexible Lösungen angewiesen.

Zu begrüßen ist insbesondere die erstmalige Öffnung des Gesetzes für die Sequestrierung. Die Planungs- und Investitionssicherheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor solcher Projekte. Die Anrechenbarkeit solcher Technologien bei internationalen Bescheinigungen ist ein wichtiger Schritt um die Planungssicherheit zu erreichen. Allerdings muss auch für die inländische geologische Sequestrierung eine entsprechende Rechtsgrundlage in Artikel 7 geschaffen werden.

Bei den internationalen Bescheinigungen ist insbesondere zu berücksichtigen, dass alle Bescheinigungen nach dem Artikel 6 des Übereinkommens von Paris zur Schweizer Anrechenbarkeit

berücksichtigt werden können, wenn sie inhaltliche Qualitätskriterien erfüllen. Bei den nationalen Bescheinigungen ist darauf zu achten, dass die Regelung technologieneutral ausfällt.

Artikel 7 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern: «Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsverminderungen und Erhöhungen der Senkenleistungen insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung ~~im Wald, in Böden und in Holzprodukten~~ erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.»

Artikel 9

Der Gebäudepark ist zweifelsohne eines der wichtigsten Hebel für die Steigerung der Klimateffizienz der Schweiz. Entsprechend gilt es hier, ein breites und flexibles Instrumentarium zu schaffen. Dieses Instrumentarium besteht aus der Lockerung verschiedener Bauvorschriften, aus der Erhöhung von Optionen für Gebäudeeigentümer und aus der guten Koordination mit den Kantonen, inklusive dem Gebäudeprogramm des Bundes und der Kantone. Die gesetzlichen Massnahmen mit Auswirkungen auf den Gebäudepark sind in verschiedenen Teilen des Gesetzes enthalten. Wichtig ist aber, dass sie insgesamt einem Konzept folgen. Artikel 9 Absatz 1 geht dabei in die richtige Richtung. Seine Verknüpfung mit der Ausnutzung ist aber sachlich falsch und könnte zum Hemmnis für die Klimawirkung werden. Absatz 4 verletzt die Technologieneutralität, schafft einen bürokratischen Hürdenlauf und greift in die kantonalen Kompetenzen ein. Ein viel verhältnismässigerer Eingriff ist der hier neu vorgeschlagene Absatz 3bis, der den Kantonen den Auftrag gibt, Bewilligungen zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Folgende Anpassungen müssen daher vorgenommen werden:

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

Abs. 3bis (neu): «Die Baubewilligungsbehörden behandeln Baugesuche für umfassende energetische Gebäudesanierungen und Ersatzneubauten nach einem vereinfachten und beschleunigten Verfahren.»

Absatz 4: streichen

Artikel 10

Der Absatz 2bis regelt neu die weiterführenden CO₂ Zielwerte für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Sie geben die prozentualen Absenkungen vor, welche gegenüber dem Ausgangswert 2021 der EU zu erreichen sind. Die konkreten absoluten Zielwerte der EU in Gramm pro Kilometer (g/km) für die Jahre ab 2025 und ab 2030 werden Ende 2022 bekannt sein.

Gemäss geltender Regelung von Art. 17 Abs. 2 CO₂ Verordnung besteht eine sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen, die von den Behörden bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen gekürzt oder auf höchstens ein Jahr verlängert werden kann. Mit dem neu geschaffenen Begriff «Neuwagenflotte» besteht Potential zur Präzisierung / Abgrenzung und somit Angleichung an die Europäische Regelung.

Der Bundesrat soll mit dem neuen Absatz 5 die Kompetenz erhalten, beispielsweise die Zielwerte, die Berechnung der individuellen Zielvorgaben oder die massgebenden CO₂-Emissionen anpassen, falls die Abweichung zum Realbetrieb zunimmt. Die unter Art. 10 Abs. 4 bereits etablierte Regelung gibt dem Bundesrat bereits genügend Spielraum. Unter Artikel 13 Abs. 3 der EU-Verordnung 2019/631 fordert die europäische Gesetzgebung die Korrektur der Übereinstimmungsbescheinigung. Aufgrund der Automatischen Datenübernahme im Rahmen des Mutual Recognition Agreement (MRA) als Teil der

Bilateralen I gelten für die Schweiz die gleichen Regelungen für die EU-Typengenehmigungen. Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie die allfällige Sanktionierung von Abweichungen zwischen Emissionen im Realbetrieb und den CO₂ Messwerten sind zwingend zu vermeiden, da sie unbeabsichtigte starke Auswirkungen haben können. Das Parlament muss bei solchen Fragen Mitsprachemöglichkeit haben, weshalb keine neuen Massnahmen ohne Parlamentsentscheid beschlossen werden sollten.

Daraus ergibt sich den folgenden Änderungsbedarf:

Absatz 2bis ist wie folgt zu ändern: «Die durchschnittlichen CO₂ Emissionen dürfen bezogen auf den Ausgangswert der Schweiz Europäischen Union für das Jahr 2021 maximal betragen:»

Absatz 3 ist wie folgt zu ergänzen: «...begrenzen. Eine vorherige Zulassung ausserhalb der Schweiz weniger als 3 Monate vor der Zulassung in der Schweiz wird nicht berücksichtigt».

Absatz 5 ist ersatzlos zu streichen.

Zudem ist das Monitoring durch das BFE zu beenden, was auf der Verordnungsebene umgesetzt werden soll.

Artikel 10a

Der Bundesrat möchte, dass die Erleichterungen, die beim Übergang zu neuen Zielwerten gewährt werden, fakultativ werden und spätestens zum gleichen Zeitpunkt wie in der EU auslaufen. Um einen kostspieligen Swiss Finish zu vermeiden, ist es wichtig, die Spielregeln so nah wie möglich an der EU und daher für den Bundesrat verbindlich festzulegen.

Absatz 2 soll wie folgt geändert werden: «Er ~~kann erlassen~~ beim Übergang zu neuen Zielwerten Bestimmungen ~~erlassen~~, die das Erreichen der Zielvorgaben während einer begrenzten Zeit erleichtern. Die Erleichterungen für Personenwagen gelten ~~nicht länger als so lange wie~~ die entsprechenden Erleichterungen in der Europäischen Union.»

Artikel 11

Im Sinne einer korrekten Beurteilung der aufgrund ihrer Kohlenstoffquellen zu unterscheidenden CO₂-Emissionen ist es angebracht, die Anrechenbarkeit synthetischer Treibstoffe auch in die neue Version des CO₂ Gesetzes aufzunehmen und analog mit biogenen Treibstoffen zu verfahren – sofern sie die Kriterien der im Umweltschutzgesetz definierten Nachhaltigkeit erfüllen. Der in Art. 18 des abgelehnten CO₂-Gesetzes verwendete Begriff «synthetische Treibstoffe» kann dann durch den allgemeineren Begriff «erneuerbare Treibstoffe» ersetzt werden, wobei unter erneuerbaren auch den synthetischen Treibstoffen fallen. Daraus ergibt sich Anpassungsbedarf in den Artikeln 11 und 12.

Absatz 2 des Artikels 11 ist zu ergänzen: «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;
- b. die Klimawirksamkeit der Emissionen aufgrund der Quelle des verbrannten Kohlenstoffs (siehe Art. 12 Abs. 3);
- c. die Vorschriften der Europäischen Union.»

Artikel 12 Absätze 3-6 (Folgeänderungen von Artikel 11)

«3 Importeure und Hersteller von Fahrzeugen können beantragen, dass die CO₂-Verminderung beziehungsweise -Vermeidung, die durch die Verwendung von erneuerbaren

Treibstoffen erzielt wird, bei der Berechnung der CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Sie müssen hierfür Nachweise vorlegen, aus denen hervorgeht, welche Menge solcher Treibstoffe ihnen welcher Inverkehrbringer vertraglich zurechnet.

4 Als erneuerbar gelten Treibstoffe, wenn deren Kohlenstoffgehalt indirekt über biogene Quellen oder direkt mittels CO₂-Abscheidetechnologien aus der Atmosphäre gewonnen wurde, unter alleiniger Zuhilfenahme erneuerbarer Energien. Dazu gehören sowohl biogene, als auch synthetische Treibstoffe.

5 Die CO₂-Verminderung beziehungsweise -Vermeidung nach Absatz 3 bestimmt sich nach:

a. der Summe der für das betreffende Jahr vertraglich zugerechneten Mengen erneuerbarer Treibstoffe;

b. der Anzahl Fahrzeuge in der Neuwagenflotte, für die erneuerbare Treibstoffe verwendet werden können; und

c. dem Umfang der CO₂-Emissionen, die die Fahrzeuge nach Buchstabe b während ihrer durchschnittlichen Lebensdauer erwartungsgemäss verursachen.

6 Die erneuerbaren Treibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 MinöStG erfüllen.»

Artikel 12 Absatz 2

Die geplante Anpassung des Artikels 12 Absatz 2 schafft eine Wettbewerbsbeschränkung. Die Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen werden nach deren Inhalt festgelegt; insbesondere müssen sie die WLTP-Emissionswerte und das Gewicht gemäss Schweizer bzw. EU-Fahrzeugrecht enthalten. Die Vollzugsbehörden sollen zudem Dokumente, die zwar über die notwendigen Inhalte verfügen, aber aus anderen Gründen unglaubwürdig sind, verweigern können. Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung befreit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptiert werden die Zyklusmessungen nach NEFZ und WLTP. Nicht akzeptiert werden hingegen von den Behörden, die auf der offiziellen Gouvernements-Website www.fueleconomy.gov publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP).

Der Text unter Art 12 Abs 2 ist wie folgt zu ändern: «2 Der Bundesrat legt fest, welche Angaben die Importeure oder Hersteller von Fahrzeugen, für welche keine Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt, für die Berechnungen nach Absatz 1 machen müssen. ~~Er legt die Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen zur Bestimmung der Fahrzeugdaten fest, die zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO₂-Emissionen verwendet werden.~~ Er kann für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Absatz 1 Buchstabe b einen pauschalen Emissionswert festlegen für den Fall, dass die Angaben nicht innerhalb einer bestimmten Frist eingereicht werden.»

Artikel 13

Die Sanktionsbeträge unter Art 13 Abs. 1 richten sich nach den in der Europäischen Union geltenden Beträgen (95 Euro) und dem Wechselkurs. Aufgrund des sich seit Lancierung des CO₂-Gesetzes erheblich veränderten Wahrungssituation ist eine Anpassung der Minimal- und Maximalbeträge erforderlich.

Der Text unter Art 13 Abs 1 ist wie folgt zu ändern: «1 Überschreiten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers 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~~ 75 und ~~452.00~~ 120 Franken entrichten.»

Artikel 13a

Auf die Veröffentlichung der Angaben über die Erreichung der Zielvorgaben ist inskünftig zu verzichten. Der Verzicht auf Veröffentlichung ist aus folgenden Gründen angezeigt: Vergleichbarkeit nicht gewährleistet. Die Veröffentlichung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Importeur bzw. Emissionsgemeinschaft ist nicht zielführend, da die Werte von einzelnen Importeuren und Gemeinschaften nicht vergleichbar sind. Behörde nimmt Falschinformation in Kauf. Aufgrund der heutigen Publikationspraxis nimmt die Behörde bewusst in Kauf, dass in der Öffentlichkeit der falsche Eindruck entstehen, dass die Fahrzeugflotte einer einzelnen Marke über einen höheren durchschnittlichen CO₂-Ausstoss verfügt als eine andere Marke, welche sich einer Emissionsgemeinschaft angeschlossen hat. Verletzung von Geschäftsgeheimnissen. Die aktuelle Behörden-Praxis führt zu Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses der betroffenen Importeure sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Konkurrenten.

Der Artikel ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 13b

Biotreibstoffe können mit dem heutigen System besser gefördert werden als mit einer Pflicht zur Inverkehrbringung bei gleichzeitiger Aufhebung der heutigen Fördermechanismen. Das heutige System ist seit beinahe 10 Jahren in Kraft und bewährt sich. Es gibt keinen Anlass, daran etwas zu ändern.

Hauptantrag: Der sgv lehnt die Beimischpflicht ab. Damit ist Artikel 13b zu streichen.

Eventualiter: Sollte Artikel 13b und die Beimischpflicht bleiben, gelten folgende Überlegungen:

Ausgeschlossen werden durch die anvisierte Systemumstellung wegen des Wegfalls der Steuererleichterungen die Transporteure und Detailhändler, die in den vergangenen Jahren grosse Anstrengungen unternommen haben, die CO₂ Emissionen der Nutzfahrzeuge zu reduzieren. Deren grösstes Potenzial liegt bei den Treibstoffen. Werden die erneuerbaren Treibstoffe um die MinöSt. verteuert, stellen diese Unternehmen wieder auf fossile Treibstoffe um. Nicht zu kompensierende und zeitlich begrenzte Steuererleichterungen für eine beschränkte Menge an erneuerbaren Treibstoffen für den Einsatz im Güterverkehr könnten das Problem beheben. Durch das Territorialprinzip gemäss Kyoto-protokoll werden die Inland-Hersteller von erneuerbaren Treibstoffen ungerechtfertigt diskriminiert, indem die graue Energie für ein um rund 15 Prozent tieferes Reduktionspotenzial sorgt. Steuererleichterungen für die Inland-Hersteller von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Treibstoffen wären durch die Behörden auf einfache Weise zu überwachen.

Ein Absatz 1bis im Sinne der Pa.Iv. 22.402 ist aufzunehmen «Erneuerbare Treibstoffe im Güterverkehr sind von der Mineralölsteuer befreit. Diese zweckgebundenen Steuererleichterungen sind nicht zu kompensieren und auf den 31. Dezember 2030 befristet.»

Zudem sind die Buchstaben b und c im Absatz 5 des Artikels zu streichen. Der Aufwand für die Erhebung der Kosten ist wegen der schieren Menge der Zufuhren sowie der Handelstätigkeit nicht zumutbar. Zudem betrifft die Deckelung von 5 Rappen pro Liter Treibstoff ausschliesslich die Kompensation mittels Bescheinigungen.

Absatz 5 Buchstaben b und c: streichen

Müsste ein Biodieselvorrat von 4,5 Monaten in Form von FAME gehalten werden, könnte dies wegen der beschränkten Haltedauer zu grösseren Qualitätsproblemen führen. Zudem wären grössere Investitionen in die Lagerinfrastruktur notwendig. HEFA ist stabiler, steht allerdings in Konkurrenz zum SAF im Flugpetrol. Für Ethanol gelten ähnliche qualitative Überlegungen. Erschwerend kommt hinzu, dass bei einer Aufhebung der Ausnahmeregelung für den Dampfdruck ab 2025 zusätzlich die notwendigen Mengen RBOB gelagert werden müssten, was zu grossen Investitionen in den Tanklagern führen würde. Entsprechend ist ein neuer Absatz 6 einzufügen:

Es gilt, Absatz 6 (neu) aufzunehmen: «Die Überführung erneuerbarer Treibstoffe nach Abs. 1 entfällt bei der Bewirtschaftung und Freigabe von Pflichtlagermengen durch den Bund.»

Artikel 13c

Artikel 13c Buchstabe s lässt keinerlei Spielraum offen, da in jedem Fall internationale Bescheinigungen nachzuliefern sind. Für den Fall, dass keine internationalen Bescheinigungen zur Verfügung stehen, besteht keine Lösung. Mit der Bezahlung der Sanktion sind die Verpflichtungen des fehlbaren Akteurs abgegolten.

Buchstabe b ist zu streichen.

Artikel 16

Um gleichlange Spiesse mit dem europäischen Ausland zu gewährleisten, ist es von grosser Bedeutung, dass die Entwicklungen in der Europäischen Union berücksichtigt und die Schweizer Gesetzgebung entsprechend angepasst wird.

Zudem ist es wichtig, dass auch CO₂ Emissionen aus öffentlich-rechtlichen Aktivitäten deutlich reduziert müssen und nicht nur jene von privatwirtschaftlichen Akteuren. Öffentlich-rechtliche Aktivitäten sollen zukünftig vermehrt als heute und in Übereinstimmung mit Art. 27 der Bundesverfassung (Wirtschaftsfreiheit) nur dann erbracht werden, wenn sie nicht durch Private erbracht werden können. Letztere sind marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausgesetzt, dem CO₂ Gesetz mit den entsprechenden Zielen und Instrumenten des Bundes unterstellt und bieten – bei internalisierten externen Kosten – nur dann Produkte und Dienstleistungen an, wenn dies volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Bei öffentlich-rechtlichen Aktivitäten ist dies nicht zwingend der Fall – entsprechend müssen sie kontinuierlich und konsequent hinterfragt werden. Sollen sie weiterhin erbracht werden, muss der Bundesrat für adäquate und mit jenen der Privatwirtschaft vergleichbare CO₂ Rahmenbedingungen sorgen. Sofern Akteure mit öffentlich-rechtlichen Aktivitäten nicht Emissions-Handels Systemen, Verminderungsverpflichtungen oder anderen klimapolitischen Instrumenten wie der CO₂ Abgabe unterstellt sind, ist eine konsequente und starke CO₂ Reduktion mit anderen Massnahmen sicherzustellen – beispielsweise mit ambitionierten Branchenvereinbarungen.

Artikel 17 (bestehendes Gesetz)

Fossil-thermische Kraftwerke unterstehen dem Emissionshandelssystem. Auf Grund dessen Verknüpfung mit dem EU-ETS erscheint deren Betrieb somit in einer umfassenden (kontinentalen bzw. globalen) Betrachtung klimaneutral. Mit der Verpflichtung zum Kauf von Emissionsrechten wird zudem die gewünschte Lenkungswirkung erzielt, genauso wie in anderen Bereichen, wo fossile Brennstoffe genutzt werden. Auf den klimapolitisch unbegründeten und energiepolitisch mit Blick auf die Versorgungssicherheit kontraproduktiven «Swiss Finish» sollte daher verzichtet werden.

Absatz 2 ist also ersatzlos zu streichen.

Artikel 26

Der Entwurf des Bundesrates sieht vor, den maximalen Kompensationssatz auf maximal 90 Prozent zu erhöhen, anstatt wie bisher auf maximal 40 Prozent. Er schlägt vor, die derzeit geltende Obergrenze von 5 Rappen pro Liter beizubehalten – ohne, dass Biotreibstoffe bei der Berechnung dieser Obergrenze berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Biotreibstoffe im Jahr 2020 zu einer Verringerung der CO₂ Emissionen aus Treibstoffen um rund 4,5 Prozent und andere Kompensationsmassnahmen um 5,5 Prozent beigetragen haben. Insgesamt wurde also die gesetzlich festgelegte Kompensation von 10 Prozent erreicht.

Der Bundesrat sieht auch die Verpflichtung vor, den Bund jährlich über die für die Kompensationspflicht aufgewendeten Kosten und über den Kompensationsaufschlag zu informieren. Es ist unmöglich, diese Forderung zu erfüllen, da der Aufschlag im Voraus festgelegt und erhoben werden muss, während die tatsächlichen Kosten erst am Ende des Zeitraums bekannt sein werden, da die Ausgleichsmassnahmen zeitlich gestaffelt sind. Der Absatz 3bis ist daher wirkungslos.

Absatz 3bis ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 28

Es braucht eine gesonderte Ersatzleistung bei fehlender Auslandkompensation. Dass internationale Bescheinigungen im geforderten Umfang erbracht werden können, ist keineswegs gesichert. Wenn die Ersatzleistung bei fehlender Auslandkompensation in keinem Verhältnis zu den im Ausland anzutreffenden Vermeidungskosten steht, führt dies zu ökonomischen Verzerrungen und zu überrissenen Gewinnen bei Verkäufern internationaler Bescheinigungen. Der Bundesrat geht von Beschaffungspreisen zwischen 18 und 70 Fr. pro internationale Bescheinigung aus (Bericht S. 48). Entsprechend soll die Ersatzleistung auf 80 Franken pro Tonne angeschlagen sein.

Absatz 1 muss ergänzt werden: «Wer seine Kompensationspflicht nicht erfüllt, muss dem Bund einen Beitrag entrichten:

- a. von 160 Franken pro nicht durch eine nationale Bescheinigung kompensierte Tonne CO₂;
- b. von 80 Franken pro nicht durch eine internationale Bescheinigung kompensierte Tonne CO₂.»

Es ist nicht einzusehen, warum als Ersatz für fehlende Bescheinigungen nur internationale Bescheinigungen abgegeben werden dürfen. Seit 1.1.22 dürfen auch Emissionsrechte abgegeben werden, und die können aus dem Inland oder dem Ausland stammen.

Absatz 2 ist wie folgt umzugestalten: «Bei fehlender Kompensation sind dem Bund im Folgejahr Emissionsrechte, nationale oder internationale Bescheinigungen abzugeben.»

Artikel 31

Grundsätzlich ist der sgv mit der getroffenen Regelung einverstanden. Die Zielvereinbarungen kommen aus den freiwilligen Massnahmen der Wirtschaft und sind die wirkungsvollsten Klimaaktionen im Bereich Industrie. Es ist zu begrüessen, dass der Bundesrat endlich (!) die Skalierung dieser Massnahme unterstützt und insgesamt auf eine Einschränkung nach Branchen, Sektoren, Aktivitäten, Abgabeschwellen etc. verzichtet. Diese Hemmnisse sind damit definitiv vom Tisch und dürfen auch auf der Ebene der Verordnung nicht mehr eingeführt werden. Dieser Artikel weist jedoch noch den folgenden Korrekturbedarf:

Die Umsetzung der Vorgabe in Buchstabe c des Absatz 1 ist nicht möglich, nicht notwendig und rechtsunsicher. Eine Befristung bis 2040 ist weder mit dem Geltungshorizont des CO₂ Gesetzes noch mit dem Übereinkommen von Paris konsistent. Darüber hinaus ist die Vorgabe normativ nicht abgesichert. In der Schweiz besteht weder eine Verfassungs- noch eine gesetzliche Grundlage für diese Befristung.

Absatz 1 Buchstabe c ist zu streichen.

Buchstabe b des ersten Absatzes ist unverhältnismässig restriktiv. Auch bei wenigen Rest-Emissionen etwa aus einem Not-Kessel soll ein Ausstieg möglich bleiben.

Absatz 3 Buchstabe b ist zu modifizieren: «...auf Ende des Kalenderjahres, in dem sie für ihre Tätigkeiten keine oder unwesentliche fossilen Brennstoffe mehr energetisch nutzen.»

Artikel 32a und 32b

Gemäss Art. 32a und 32b wird Betreibern von WKK-Anlagen, die weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen, unter bestimmten Voraussetzungen die CO₂-Abgabe auf Gesuch hin ganz oder teilweise zurückerstattet. Gemäss Art. 32a Abs. 2 legt der Bundesrat die Mindestanforderungen an die WKK-Anlagen fest. Im geltenden (Verordnungs-)Recht wird in Bezug auf die Feuerungswärmeleistung als obere Grenze richtigerweise die Schwelle für die Teilnahme am EHS festgelegt. Die untere Grenze von 0,5 MW ist jedoch zu hoch angesetzt, und stellt eine zu hohe Hürde für die Entwicklung der WKK-Technologie zur Gewährleistung der Stromversorgungssicherheit im Winter dar.

Art. 32a und 32b sollten in der Weise überarbeitet werden, dass die Rückerstattung der CO₂-Abgabe für WKK-Anlagen unabhängig von ihrer Leistungsgrösse beansprucht werden kann. Zudem ist das Potenzial von WKK zur Gewährleistung der Stromversorgungssicherheit im Winter bei der Ausgestaltung von Art. 32a und 32b zu berücksichtigen.

Artikel 33a

Der sgv begrüsst die hier vorgenommene Regelung.

Artikel 34

Der sgv begrüsst die hier vorgenommene Regelung. Allerdings pocht er auch hier auf die grundsätzliche Gleichbehandlung von Ersatzneubauten und Gebäudesanierungen, wie sie schon im Energiegesetz verankert ist. Eine Ungleichbehandlung darf weder auf der Ebene der Verordnung noch bei der Umsetzung eingeführt werden. Deshalb ist der Artikel zu korrigieren.

Absatz 2 Buchstabe a ist daher zu ergänzen: «In Ergänzung zu den Voraussetzungen nach Artikel 52 EnG werden Globalbeiträge nur Kantonen ausgerichtet, die über Programme zur Förderung energetischer Gebäudehüllen- und Gebäudetechniksicherungen, Ersatzneubauten sowie zum Ersatz bestehender elektrischer Widerstandsheizungen oder Ölheizungen verfügen und dabei eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten.»

Artikel 36

Die Einschränkung der Rückverteilung ist nicht zielführend. Gerade sie erhöht die Wirtschaftlichkeit verschiedener Massnahmen. Ihre Einschränkung vermindert die Klimawirkung des Gesetzes.

Absatz 4 ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 37

Es erscheint nicht nachvollziehbar, warum aus den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 ausschliesslich Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge gefördert werden sollen.

Der Artikel ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 37a

Hier wird eine zusätzliche Subvention des bereits subventionierten öffentlichen Verkehrs für ein partikularistisches Anliegen verankert.

Der Artikel ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 40d

Klimarisiko ist keine finanz-theoretisch oder ökonomisch abgesicherte Risikokategorie. Zudem sind derzeitige Methodologien, die angeben, dieses Risiko messen zu können, noch unterentwickelt und ambiguer. Die vorgeschlagene Norm schafft zudem hohe Regulierungskosten, welche im Übrigen nicht in den Materialien ausgewiesen werden. Nach dem Übereinkommen von Paris ist eine solche Norm nicht notwendig.

Der Artikel ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 41a

Es ist klimapolitisch nicht begründbar und energiepolitisch nicht opportun, im strassengebundenen öffentlichen Verkehr und im öffentlichen Schiffsverkehr nur Fahrzeuge zu fördern, welche mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, jedoch nicht auch andere Antriebstechnologien unter der Voraussetzung, dass diese mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden.

Dieser Artikel ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 48c

Gemäss der Gleichbehandlung von Massnahmen im In- und Ausland sind auch die Übertragungen der entsprechenden Bescheinigungen gleich zu behandeln.

Absatz 3 muss ergänzt werden: «Nationale und internationale Bescheinigungen für in den Jahren 2022–2024 erzielte Emissionsverminderungen, die nicht verwendet wurden, können unbeschränkt in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden.»

Auswirkungen auf andere Erlasse:

LSVA-Gesetz

Artikel 4

Das Parlament hat die Mo. 19.4381 mit deutlichem Mehr verabschiedet und den Bundesrat zu deren Umsetzung verpflichtet.

Also ist Art. 4, Abs. 1bis ist wie folgt zu ergänzen bzw. ändern: «Fahrzeuge, die ~~mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle~~ ausschliesslich mit erneuerbaren Energieträgern ~~elektrisch mit erneuerbaren Energieträgern~~ angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit.»

Umweltschutzgesetz

Art. 35d, Abs. 3

Neu sollen mit dem revidierten CO2 Gesetz auch massenbilanzierte erneuerbare Brenn- und Treibstoffe akzeptiert werden und die Kriterien der Erneuerbaren Energien Richtlinie der EU (RED II bzw. III) sowie die Rohstoffliste (Annex IX) für sogenannte «advanced biofuels» gelten.

Also soll Art. 35d, Abs. 3 wie folgt geändert werden: «Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Mineralölsteuergesetzgebung sowie der Erneuerbaren Energien Richtlinie der EU über die «fortschrittlichen erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe» festFreundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, e. Nationalrat



Henrique Schneider
stellvertretender Direktor