

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

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

31. März 2022

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Co-Generalsekretär, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Revision des CO₂-Gesetzes

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Revision des CO₂-Gesetzes und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Die Grünliberalen begrüssen, dass der Bundesrat rasch eine neue Revision des CO₂-Gesetzes in die Vernehmlassung schickt mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen der Schweiz zu senken. Die Grünliberalen bevorzugen zwar ambitioniertere Ziele und haben diese in der Strategie "CoolDown2040" formuliert. Eine Reduktion der Emissionen auf Netto-Null bis 2040 ist technisch möglich und finanzierbar. Angesichts der vermehrten Schwierigkeiten von grossen und komplexen Vorlagen bei Volksabstimmungen sowie der Dringlichkeit, **konkrete Massnahmen** umzusetzen, befürworten die Grünliberalen aktuell ein **schrittweises Vorgehen**, das auf bestehenden Elementen aufbaut.

Im Grundsatz würden die Grünliberalen ein System mit einer **Lenkungsabgabe** mit vollständiger Rückerstattung an die Bevölkerung bevorzugen. Bevor ein solches Instrument politisch realisiert werden kann, braucht es eine verstärkte Kommunikation und Visibilität der Rückerstattung. Heute sind der Bevölkerung die Abgaben, die sie bezahlen, wie auch die Rückerstattung über die Krankenkasse kaum bekannt. Hier braucht es eine verstärkte Information und Kommunikation gegenüber der Bevölkerung, um eine solche Lenkungsabgabe aufzugleisen (z.B. Bonus-Malus-System).

Den Grünliberalen ist aber bewusst, dass es gerade im kürzeren Zeithorizont nicht möglich sein wird, die Dekarbonisierung ohne **finanzielle Unterstützung** durch den Staat rasch voranzutreiben. Dafür braucht es Finanzierungsquellen, die im Idealfall einen klaren inhaltlichen Zusammenhang mit dem Subventionsprojekt haben. Ein positives Beispiel für diesen Zusammenhang ist die Umlagerung der Strafzahlungen für das Nichterreichen von Flottenzielen in die Förderung von Ladestationen für die Elektromobilität (Art. 13 und 37). Bei einer vollständigen Umstellung der CO₂-Abgabe auf eine reine Lenkungsabgabe muss auch die Äufnung eines Klimafonds in Betracht gezogen werden.

Betrachtet man die Emissionen pro Sektor, ist festzustellen, dass der **Gebäudebereich** vergleichsweise gut unterwegs ist. Die Kantone nehmen ihre Aufgaben in ihrem Zuständigkeitsbereich vermehrt wahr. Dies einerseits durch den Druck, den ein vermehrtes Eingreifen des Bundes im Gebäudebereich (wie im abgelehnten CO₂-Gesetz vorgesehen) ausgelöst hat. Andererseits hat die Ablehnung des CO₂-Gesetzes selber einen Ruck durch die Bevölkerung gehen lassen (siehe z.B. Abstimmungen in ZH und GL zu den kantonalen Energiegesetzen).

Die Grünliberalen sind der Meinung, dass das Konzept eines technologieneutralen CO₂-Absenkpfa-
des gemäss abgelehntem CO₂-Gesetz richtig gewesen wäre. Angesichts der dargelegten Ausgangs-
lage verzichten die Grünliberalen darauf, Anträge zum Gebäudebereich zu formulieren, die weiter in
die Hoheit der Kantone eingreifen – auch in der Hoffnung, dass die Kantone diesen Ansatz in der

Weiterentwicklung der MuKE aufzunehmen. Es wird in jedem Fall weitere Schritte brauchen, sei es vom Bund oder von den Kantonen. So dürften beispielsweise ab 2030 keine fossilen Heizungen mehr eingebaut werden, wenn der Gebäudepark bis 2050 keine Emissionen mehr ausstossen soll. Angesichts der langen Sanierungszyklen und der tiefen Sanierungsrate muss wesentlich mehr im Gebäudebereich investiert werden, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Technisch ist alles vorhanden, um aus einem Neubau oder bei einer Totalsanierung eine Plus-Energie-Baute zu erstellen. Um die Finanzierung von Massnahmen mit sehr langen Abschreibungshorizonten zu ermöglichen, schlagen die Grünliberalen in Art. 34 Abs. 3bis einen **Sanierungsfonds** vor (siehe dazu nachstehend).

Im Gegensatz zu den Gebäuden sind andere Sektoren nicht auf Kurs, insbesondere Verkehr und Landwirtschaft:

- Im **Verkehr** fordern die Grünliberalen seit Langem die Ausweitung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffe. Dies braucht jedoch eine separate Vorlage, verbunden mit einem klaren Kommunikationskonzept. Wie eingangs ausgeführt bevorzugen die Grünliberalen analog zu den Brennstoffen eine reine Lenkungsabgabe. Wir beschränken uns vorliegend aber auf die Verstärkung etablierter Massnahmen, ergänzt mit der Beimischpflicht für biogene und synthetische Treibstoffe.
- Die Emissionen aus der **Landwirtschaft**, insbesondere der Tierhaltung, gehören zu den am schwierigsten zu reduzierenden Emissionen. Diese Thematik wird in der vorgeschlagenen Revision des CO₂-Gesetzes ausgeklammert. Die Grünliberalen fordern, dass auch die Emissionen aus der Landwirtschaft angegangen werden. Wir anerkennen aber, dass dazu andere Gesetzgebungen zielführender sind – wie dies im Art. 4 Abs. 2 des gültigen CO₂-Gesetzes stipuliert wird.

Zwei abschliessende Bemerkungen:

- Die Möglichkeit des Erwerbs von **Bescheinigungen im Ausland** (Art. 4 Abs. 5) wird von den Grünliberalen als begrenzte Übergangslösung nicht bekämpft. Wir betrachten sie jedoch als allerletztes Mittel und fordern, dass diese Massnahme nur unter der Bedingung eingesetzt wird, dass die Reduktionsziele trotz aller anderen Anstrengungen sonst nicht erreicht werden. Die Preise für Bescheinigungen im Ausland können rasch steigen. Es wäre deshalb falsch, sich auf Auslandkompensationen als langfristige Massnahme abzustützen.
- Die französische Version des Gesetzesentwurfs überzeugt sprachlich nicht. Verschiedene Artikel sind kaum verständlich (insbes. Art. 1 Abs. 2 Bst. b, Art. 10a Abs. 2, Art. 13b Abs. 1, Art. 13c Abs. 1 Bst. a und b).

Stellungnahme zu einzelnen Elementen der Vorlage

Art. 1 Abs. 2 Bst. a

Antrag:

«die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf ein Ausmass reduziert werden, das die Aufnahmefähigkeit von anthropogenen Kohlenstoffsinken nicht übersteigt;»

Begründung:

Entsprechend der Definition des IPCC für Netto-Null: Anthropogene Treibhausgasemissionen werden von anthropogenen negativen Emissionen ausgeglichen.

Art. 2 Abs. 6

Antrag:

«Die Senkenleistung ist die international anrechenbare Bilanz über die Treibhausgasemissionen und die CO₂-Aufnahme in Kohlenstoffspeichern oder der Abbau von Treibhausgasen in der Atmosphäre.»

Begründung:

Negative Emissionen sollen auch für andere Treibhausgase (insbesondere Methan- oder Lachgas) anrechenbar sein, sofern dies technisch und wirtschaftlich machbar ist.

Art. 7 Abs. 1

Antrag:

«Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsverminderungen und Erhöhungen der Senkenleistungen insbesondere durch ~~geologische und biologische chemische, physikalische oder biologische~~ Sequestrierung im Wald, Böden und in Holzprodukten erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.»

Begründung:

Die Formulierung ist so technologieneutraler.

Art. 9 Abs. 1bis

Antrag:

«Die Kantone legen für Ersatzneubauten und umfassende energetische Gebäudesanierungen die Gebäudestandards und Anforderungen fest, für ~~welche sie eine zusätzliche Ausnutzung des Grundstückes gewähren. Sie können dafür eine zusätzliche Ausnutzung des Grundstücks unter Beachtung der positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz gewähren.~~»

Begründung:

Eine generelle Erhöhung der Ausnutzung des Grundstücks bei höheren Gebäudestandards ist nicht in jedem Fall wünschenswert. Insbesondere muss auch die Wechselwirkung mit Aufzonungen von Grundstücken und damit zusammenhängend die Ausgestaltung der Mehrwertabschöpfung in den einzelnen Kantonen und allenfalls Gemeinden berücksichtigt werden.

Zudem muss beachtet werden, dass auch bei Ersatzneubauten nach hohem Gebäudestandard erhebliche graue Treibhausgasemissionen entstehen, welche die beabsichtigten Emissionseinsparungen im Betrieb wieder zunichtemachen. Die Formulierung des Bundesrates trägt dieser Problematik wenig Rechnung und setzt falsche Anreize, indem im Hinblick auf eine zusätzliche Ausnutzung des Grundstückes ein Ersatzneubau einer Gebäudesanierung vorgezogen werden könnte. Mit der vorgeschlagenen Ergänzung soll sichergestellt werden, dass auch bei Ersatzneubauten deren Gesamtauswirkungen auf die Klimabilanz entsprechend berücksichtigt wird, um von zusätzlichen Ausnutzungen eines Grundstücks profitieren zu können.

Art. 10 Abs. 1 und 2

Antrag: Streichen

«¹Die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind bis Ende 2015 auf durchschnittlich 130 g CO₂/km und bis Ende 2020 auf durchschnittlich 95 g CO₂/km zu vermindern.

²Die CO₂-Emissionen von Lieferwagen und Sattelschleppern mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,50 t (leichte Sattelschlepper), die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind bis Ende 2020 auf durchschnittlich 147 g CO₂/km zu vermindern.»

Begründung:

Diese Bestimmungen waren nur bis 2020 gültig und sind deshalb überflüssig.

Art. 10 Abs. 2bis

Antrag:

«Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dürfen bezogen auf den Ausgangswert der Europäischen Union für das Jahr 2021 maximal betragen:

- a. für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die in den Jahren 2025–2029 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 85 Prozent;
- b. für Personenwagen, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens ~~45 Prozent~~ 62.5 Prozent;

- c. für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 50 Prozent ~~69 Prozent.~~»

Begründung:

Die Vorschläge der EU-Kommission vom Herbst 2021 zur Verschärfung der CO₂-Flottenziele bis 2030 /2035 sind in der vorliegenden Revision des CO₂-Gesetzes zu berücksichtigen (sogar Autohersteller wie Volkswagen unterstützen diese Zielwerte).

Art. 12 Abs. 3

Die Aufhebung der besonderen Berücksichtigung von Fahrzeugen mit sehr tiefen CO₂-Emissionen wird klar begrüsst.

Art. 13b Abs. 2

Antrag:

«Der Bundesrat legt den Anteil der zu vermindernenden CO₂-Emissionen nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 oder der Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrs von mindestens 5 Prozent ~~zwischen 5 und 10 Prozent~~ fest. Er hört vorgängig die Branche an.»

Begründung:

Eine wirksame Dekarbonisierung des Verkehrs ist nur mit erhöhten Anstrengungen beim Ersatz von fossilen Treibstoffen möglich. Eine Begrenzung der Anforderungen auf maximal 10 Prozent für die nächsten 8 Jahre ist zu rigide und kann die Entwicklung bremsen.

Die Grünliberalen begrüssen die enge Anlehnung an die EU-Kriterien für sogenannte Agrotreibstoffe.

Art. 26 Abs. 3

Antrag: Streichen

«Der zulässige ~~Kompensations-Aufschlag auf Treibstoffe beträgt maximal 5 Rappen pro Liter.~~»

Begründung:

Primär muss die Zielerreichung im Vordergrund stehen. Eine Obergrenze für die Kosten des Kompensationsaufschlags verhindert womöglich die Zielerreichung. Zudem sind 5 Rp. ein tiefer Wert, auch im Vergleich zu «natürlichen» Schwankungen des Benzinpreises.

Art. 28 Abs. 1

Antrag:

«Wer seine Kompensationspflicht nicht erfüllt, muss dem Bund pro nicht kompensierte Tonne CO₂ einen Betrag von ~~160 Franken~~ dem doppelten Betrag der jeweils geltenden CO₂-Abgabe gemäss Art. 29 entrichten.»

Begründung:

Das Potential für Projekte unter 160 CHF pro Tonne – eine Sanktion, die bereits seit 2013 gilt – ist bereits erschöpft. Die bereits ausgestellten Bescheinigungen stammen zu gut 50% aus Übergangsbestimmungen, welche in Zukunft nicht mehr Anwendung finden (Projekte 9997, 9998, 9999 und "selbst durchgeführte" Projekte). Von den über 150 registrierten Projekten (über 250 Projekte beantragt) konnten nur das Projekt 0022 (Umlagerung von Strasse auf Bahn), Biotreibstoffe (Projekte 0063 und 0192) sowie das Spezialprojekt, basierend auf Art. 14, "Senkenleistung von Schweizer Holz" (0055) substantielle Emissionsvermindierungen realisieren (über 20'000 Tonnen pro Jahr). Die meisten dieser Projekte werden in Zukunft auslaufen und ohne eine Erhöhung der Sanktion ist die Erreichung der Kompensationsziele sehr unwahrscheinlich.

Im Sinne einer automatischen Anpassung der Höhe der Sanktion gemäss Art. 28 und einer Harmonisierung mit den Abgaben gemäss Art. 32 beantragen die Grünliberalen, beide Beträge auf das Doppelte der jeweils geltenden CO₂-Abgabe festzulegen.

Art. 29 Abs. 2

Antrag:

«Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ 36 Franken. Der Bundesrat kann ihn bis auf höchstens 240 ~~120~~ Franken erhöhen, falls die gemäss Artikel 3 für die Brennstoffe festgelegten Zwischenziele nicht erreicht werden.»

Begründung:

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe hat sich bewährt und ist das bisher wirksamste Instrument der Schweizer Klimapolitik. Für die weitere Zielerreichung kann eine Erhöhung notwendig werden.

Art. 32 Bst. a

Antrag:

«Betreiber nach Artikel 31, die ihre gegenüber dem Bund eingegangene Verminderungsverpflichtung nicht einhalten, müssen dem Bund pro zu viel emittierte Tonne CO₂eq:

- a. einen Betrag von 125 Franken den doppelten Betrag der jeweils geltenden CO₂-Abgabe gemäss Art. 29 entrichten; und»

Begründung:

Mit dem Eingehen einer Verminderungsverpflichtung profitiert ein Betreiber gegenüber einem Betrieb, der keine Verminderungsverpflichtung eingeht resp. eingehen kann. Eine Nicht-Erfüllung der Verminderungsverpflichtung muss mit einer Strafzahlung verbunden sein. Damit diese wirksam ist, müssen die Kosten für die Strafzahlung wesentlich höher sein als die CO₂-Abgabenhöhe. Eine Kopplung an die Höhe der CO₂-Abgabe ist deshalb zielführend.

Art. 32a und 32b

Die Grünliberalen sehen die Möglichkeit der Rückerstattung der CO₂-Abgabe an Betreiber von kleinen WKK-Anlagen kritisch. Das ist eine Sonderbehandlung für eine kleine Gruppe von Anlagen, die nicht gerechtfertigt erscheint. Wenn, dann sollten nicht-fossil betriebene WKKs gefördert werden.

Art. 33a Abs. 2

Antrag:

«Die nicht ausgeschöpften Mittel dürfen ~~am Ende eines Rechnungsjahres nicht mehr als 150 Millionen Franken betragen. Die diesen Betrag übersteigenden Mittel werden im übernächsten Rechnungsjahr nach Massgabe von Artikel 36 an Bevölkerung und Wirtschaft verteilt. werden in einen Sanierungsfonds gemäss Art. 34 Abs. 1bis eingelegt.»~~

Begründung:

Siehe Art. 34 Abs. 3bis

Art. 34 Abs. 3bis

Antrag (neu):

«Der Bund führt einen Fonds, aus dem Sanierungsmassnahmen an Gebäuden vorfinanziert werden. Die Bezüger der finanziellen Mittel verpflichten sich zu einer Rückzahlung der bezogenen Gelder über eine Laufzeit, die der Lebensdauer der Sanierungsmassnahmen entspricht.»

Begründung:

Mit einem solchen Fonds können Gelder für Sanierungsmassnahmen vorfinanziert werden. Die zur Verfügung gestellten Gelder müssen sich über den Lebenszyklus der Sanierungsmassnahme über die eingesparten Energiekosten amortisieren. Der Sanierungsfonds hilft dann, wenn diese Voraussetzung zwar gegeben ist, der Lebenszyklus (40-50 Jahre) aber derart lange ist, dass keine herkömmlichen Kredite gewährt werden. Mit der Rückzahlung kann eine angemessene Verzinsung eingefordert werden. Zulasten des Fonds soll nur das Ausfallrisiko gehen.

Art. 37 Abs. 1

Antrag:

«Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 aus den Jahren 2024–2030 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge oder Tankstellen für erneuerbare Treibstoffe in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben und auf öffentlichen Parkplätzen.»

Begründung:

Die Formulierung ist offener zu wählen, sodass z.B. auch eine gemeinsame Ladeinfrastruktur in einer EFH-Siedlung gefördert werden kann. Die Details der Förderung sollen nach einer Kosten-Nutzen-Ab-schätzung ausgestaltet werden, unabhängig von der Wohnstruktur. Dafür sollen allenfalls weitere Be-dingungen einfließen können, wie z.B. die Anforderung einer bidirektionalen Ladeinfrastruktur, die auch netzdienlich eingesetzt werden kann. Weiter soll es auch möglich sein, Gastankstellen zu för-dern, die mit reinem Biogas oder synthetischem Gas betrieben werden. Die vorgeschlagene Formulie-rung würde auch die Förderung eine Tankstelle mit einem flüssigen, erneuerbaren Treibstoff erlau-ben.

Art. 37 Abs. 2 (neu, Abs. 2 und 3 werden zu Abs. 3 und 4)

Antrag:

«Reichen die finanziellen Mittel aus der Sanktion nach Artikel 13 nicht aus, um eine genügende Abde-ckung von Lade-resp. Tankinfrastrukturen für erneuerbare Treibstoffe nach Abs. 1 sicherzustellen, können auch Mittel aus der CO₂-Abgabe eingesetzt werden.»

Begründung:

Die rasch steigenden Verkaufszahlen von Elektroautos sind erfreulich. Es ist jedoch zu befürchten, dass diese ins Stocken geraten, wenn die Ladeinfrastruktur nicht entsprechend ausgebaut wird. Gleichzeitig werden die Mittel aus den Sanktionen stark abnehmen oder ganz versiegen. Es müssen deshalb alternative Finanzierungsquellen vorgesehen werden. Wir schlagen vor, dass auch Mittel aus der CO₂-Abgabe (Gebäudeprogramm) für Ladeinfrastrukturen verwendet werden können.

Art. 37a Abs. 1

Antrag:

«Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, kann der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, fördern. Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die geeignet sind, Flugreisen zu ersetzen, in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen.»

Begründung:

Das primäre Ziel sollte sein, Kurzstreckenflüge möglichst durch Reisen am Boden zu ersetzen.

Art. 40d Abs. 4

Antrag (neu):

«Die FINMA führt bei institutionellen Investoren mit Sitz in der Schweiz jährlich eine individuelle Prüfung der Klimaverträglichkeit der Anlagenportfolios durch und veröffentlicht deren Resultate in einer öf-fentlich zugänglichen Rangliste.»

Begründung:

Mit diesem Antrag wird die Transparenz über die Klimaverträglichkeit von Anlagen erhöht und der Wettbewerb für klimafreundliche Anlagestrategien unter den institutionellen Investoren gefördert.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrat Martin Bäumle und Nationalrat Beat Flach, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Ahmet Kut
Co-Generalsekretär