



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

31. August 2016

Fragen an die Vernehmlassungsteilnehmenden

## **Klimapolitik der Schweiz nach 2020:**

*Übereinkommen von Paris, Abkommen mit der Europäischen Union über die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme, Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes*

Teil 1: Gesamtbeurteilung der Vorlage

Teil 2: Frage zur internationalen Klimapolitik der Schweiz

Teil 3: Fragen zur Zielsetzung (national und international)

Teil 4: Frage zur Verknüpfung mit dem Europäischen Emissionshandelssystem

Teil 5: Fragen zur Ausgestaltung der nationalen Klimapolitik nach 2020

Teil 6: Schlussfragen

## Allgemeine Angaben

### Bitte ausfüllen:

Stellungnahme von: SP Schweiz  
Zuständige Stelle: Sekretariat SP Schweiz  
Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
Zentralsekretariat  
Chantal Gahlinger  
Spitalgasse 34  
Postfach  
3001 Bern  
Datum: 28/11/2016  
Kategorie: Partei

### Freiwillige Angaben (zur Erleichterung der Auswertungen):

Schliessen Sie sich einer anderen Stellungnahme an?

Ja       Ja, teilweise       Nein

Falls «ja» oder «ja, teilweise»: welcher Stellungnahme schliessen Sie sich an?

Klimaallianz

Falls teilweise, mit welcher Ausnahme?

Frage 1, 3, 4, 5 und 11

## Teil 1: Gesamtbeurteilung der Vorlage

**Frage 1:** Sind Sie grundsätzlich mit der Vernehmlassungsvorlage zur Klimapolitik nach 2020 (Übereinkommen von Paris, Abkommen mit der EU über die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme, Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes) einverstanden?

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn die Ziele und Instrumente werden den Vorgaben des Pariser Abkommens angepasst.  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Die vorgeschlagene **Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes geht viel zu wenig weit. Wir können wir keine Umsetzung des Übereinkommens von Paris erkennen:**

- Es fehlt die neue, in Paris beschlossene, Zielsetzung für die Begrenzung des Anstiegs der Erdtemperatur auf **“deutlich unter 2 Grad Celsius”** (Pariser Übereinkommen, Art. 2).
- Ebenso fehlt die explizite Erweiterung der Zielsetzung, dass **“nach Möglichkeit der Temperaturanstieg auf 1.5 Grad Celsius”** zu begrenzen sei (ebd.).
- Weiter fehlen Vorschläge für **höhere Ambitionen vor 2020** (UNFCCC Beschluss zum Pariser Übereinkommen 1/CP.21, vgl. Fussnote 2).
- Und es fehlt ein **Langfristziel für netto null Emissionen** (wie im Artikel 4 des Paris Übereinkommens formuliert). Ohne ein solches Ziel ist die proklamierte Stabilisierung der Klimaerwärmung gemäss bestem wissenschaftlichen Wissen nicht erreichbar.
- Ferner ignoriert die Vorlage die Verpflichtung der Schweiz (Pariser Übereinkommen, Art. 4.3 & 1/CP.21 Paragraph 114), steigende Finanzierungsbeiträge an internationale Klimaschutz-Vorhaben (sog. **Klimafinanzierung**) zu mobilisieren. Die Vorlage veranschlagt dafür 450 - 1100 Mio. CHF pro Jahr. Ohne neue Instrumente ist eine – möglichst verursachergerechte – Finanzierung mittelfristig nicht sichergestellt.

Die aufgelisteten Defizite sind frappant. Sie bedeuten, dass der Bundesrat in seiner aktuellen Zusammensetzung die in Paris beschlossenen Zielformulierungen und Absichten **nicht** in das nationale Gesetz aufnehmen möchte. Das lässt sich auch daran erkennen, dass die Schweiz die im Vorfeld der Klima-Konferenz von Paris eingereichten, auf das alte 2-Grad-Ziel ausgerichteten Klimaschutz-Pläne (INDC vom 27.2.1015) mit dem vorgeschlagenen revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz nicht angepasst hat. **Dies obwohl in Paris von der Weltgemeinschaft wegen der enormen Risiken für die Menschheit eine neue Obergrenze für die maximal tolerierbaren globale Erwärmung (deutlich unter 2 Grad, besser unter 1.5 Grad Celsius) beschlossen wurde.** Schon vor Paris war zudem bekannt, dass die im Vorfeld von Paris eingereichten Ziele sämtlicher Länder nicht genügen, um eine Stabilisierung auf 2°C erreichen zu können<sup>1</sup>.

Die beschlossene neue Obergrenze verlangt von allen Ländern eine deutliche Steigerung der Ambitionen, was in den Beschlüssen zur Annahme des Pariser Übereinkommen (1/CP.21) an mehreren Stellen unmissverständlich formuliert wird.<sup>2</sup> Umso verwunderlicher mutet es an, wenn

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu:

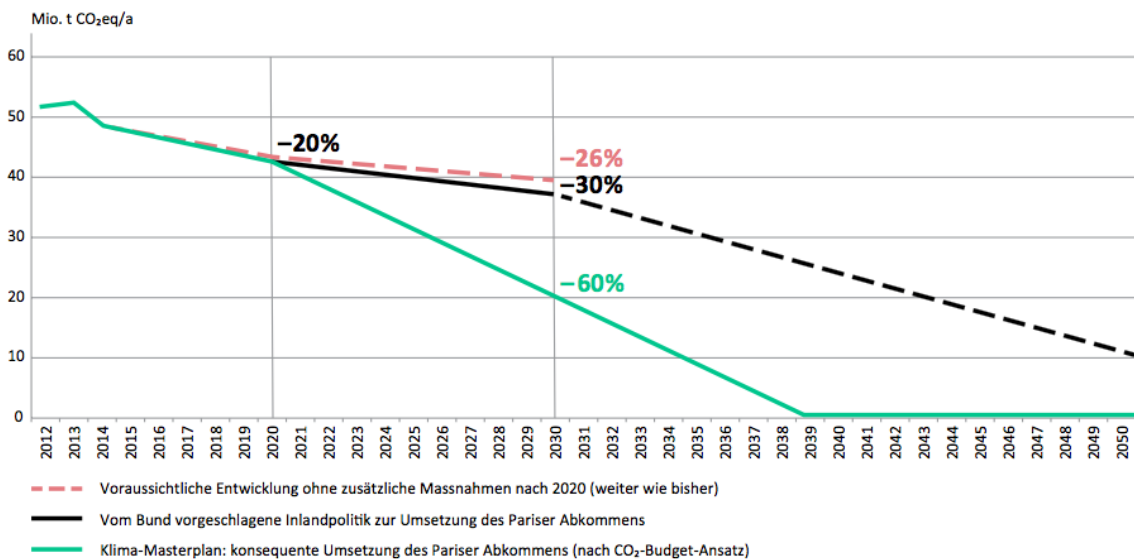
[http://climateactiontracker.org/assets/publications/briefing\\_papers/CAT\\_Temp\\_Update\\_COP21.pdf](http://climateactiontracker.org/assets/publications/briefing_papers/CAT_Temp_Update_COP21.pdf)

<sup>2</sup> Zwei Beispiele zur Illustration:

UNFCCC Decision 1/CP.21, S.2, Paragraph 10 (Hervorhebung hinzugefügt): “Emphasizing with serious concern the **urgent need to address the significant gap between the aggregate effect of Parties’ mitigation pledges** in terms of global annual emissions of greenhouse gases by 2020 and aggregate

der Bundesrat im Rahmen der Umsetzung des Pariser Übereinkommens in das nationale Gesetz dem Parlament die notwendige Steigerung der Ambitionen (inklusive die Klimafinanzierungs-Verpflichtungen) nicht mal ansatzweise vorschlägt. **Die gesamte Vorlage zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gehört daher aus unserer Sicht überarbeitet.**

Anstelle des vorgeschlagenen “Weiter wie bisher” mit punktuellen, nicht ausreichenden Verschärfungen, sollte die bestehende Gesetzgebung umfassend weiterentwickelt werden. Der aktuelle Vorschlag bringt gegenüber den bereits in Umsetzung begriffenen Massnahmen nur einen minimalen zusätzlichen Effekt, wie die folgende Auswertung der Klima-Allianz zeigt (rote gestrichelte Linie: Entwicklung ohne zusätzlich Massnahmen nach 2020, schwarze Linie: vorgesehene Entwicklung des Bundesrates, grüne Linie: Konsequente Umsetzung des Pariser Abkommens):



Die Vorlage wird dem Anspruch des Pariser Übereinkommens nach einer “radikalen Transformation” zu einer CO<sub>2</sub>-armen Welt nicht gerecht. Die Gefahr von Effizienzverlusten steigt jedoch markant, wenn diese Transformation auf später verschoben wird (siehe auch Frage 3).

**Die Klima-Allianz hat im Klima-Masterplan<sup>3</sup> den Weg hin zu bereichsübergreifenden, marktwirtschaftlichen Instrumenten mit lenkender Wirkung vorgezeichnet.** Sie werden mit sektorspezifischen Einzelmassnahmen ergänzt, wo Marktmechanismen nicht oder zu langsam greifen. Die heutige CO<sub>2</sub>-Abgabe muss auf alle Sektoren und alle Treibhausgase ausgeweitet werden, auch auf nicht energetische Emissionen. Damit werden auch industrielle Prozesse, Lösungsmittel und, wo technisch machbar, die Landwirtschaft erfasst. Nicht zuletzt geht es auch um die Ausweitung auf alle importierten grauen Emissionen (Güter und Dienstleistungen, die zuvor im Ausland Klimagase verursacht haben). Diese können mit einem Grenzsteuer-Ausgleich

---

emission pathways consistent with holding the increase in the global average temperature to well below 2 °C above preindustrial levels and pursuing efforts to limit the temperature increase to 1.5 °C ...”

Decision 1/CP.21, S.4, Absatz 17 (Hervorhebung hinzugefügt): “**Notes with concern that the estimated aggregate greenhouse gas emission levels in 2025 and 2030 resulting from the intended nationally determined contributions do not fall within least-cost 2 °C scenarios but rather lead to a projected level of 55 gigatonnes in 2030, and also notes that much greater emission reduction efforts will be required than those associated with the intended nationally determined contributions in order to hold the increase in the global average temperature to below 2 °C above pre-industrial levels ...**”

<sup>3</sup> <http://www.klima-allianz.ch/klima-masterplan/>

erfasst werden, der zudem für gleich lange Spiesse im internationalen Wettbewerb sorgt. Ein Grenzsteuer-Ausgleich auf Basis der bestehenden Zollkategorien ist vergleichsweise wenig aufwändig und kompatibel mit dem Freihandelsrecht.

Im Klima-Masterplan werden zudem mehrere Optionen erläutert, wie die Schweiz neue, zusätzliche Mittel mobilisieren kann, um ihren finanziellen Verpflichtungen im internationalen Klimaschutz nachzukommen. Ihr anteilmässiger Beitrag an die im Pariser Schlussdokument bestätigte Aufstockung der internationalen Klimafinanzierung auf 100 Mia. USD pro Jahr bis 2020 liegt in der Grössenordnung von CHF 1 Mia. (siehe auch Frage/Antwort 12). Auch diesbezüglich können wir in der vorgeschlagenen Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes keine Umsetzung des Übereinkommens von Paris erkennen.

## Teil 2: Frage zur internationalen Klimapolitik der Schweiz

Frage 2: Soll die Schweiz das Übereinkommen von Paris ratifizieren?

*Erläuternder Bericht: Kapitel 3*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

### **Begründung:**

Die Ratifikation des Übereinkommens von Paris ist richtig und wichtig für die Schweiz. Sie steht als Vertragsstaat der 1992 signierten und 1993 ratifizierten UN Rahmenkonvention über Klimaänderungen (UNFCCC) schon seit über 20 Jahren hinter dem nun konkretisierten Ziel der **Vermeidung einer für die Menschheit gefährlichen Klimaerwärmung**. Ohne Ratifikation würde die Schweiz sich global ins Abseits befördern; mit potenziell schwerwiegenden Folgen für die Glaubwürdigkeit und Rolle der Schweiz in der UNO, sowie auch für die diplomatischen und Handelsbeziehungen der Schweiz mit anderen Ländern. Das Übereinkommen wird weltweit von der Staatengemeinschaft getragen und absehbar von sämtlichen wichtigen Handelspartnern der Schweiz ratifiziert werden. Abseits stehen ist keine valable Option. Im Gegenteil: Die baldige Ratifikation ist eine Frage der Schweizer Eigeninteressen sowie der globalen Mitverantwortung.

Aufgrund der Tatsache, dass das Abkommen schon am 4.11.2016 in Kraft tritt, sollte die Schweiz **eine rasche Ratifikation anstreben**.

### Teil 3: Fragen zur Zielsetzung (national und international)

**Frage 3:** Die Schweiz hat auf internationaler Ebene bereits im Vorfeld zum Übereinkommen von Paris ihre Verminderungsziele angekündigt:

- Gesamtziel: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 50 Prozent bis 2030 gegenüber 1990; und
- Durchschnittsziel: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 35 Prozent im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 gegenüber 1990.

Mit der Ratifikation des Abkommens von Paris werden diese Ziele auf internationaler Ebene definitiv und müssen auch im CO<sub>2</sub>-Gesetz nach 2020 festgeschrieben werden.

**Sind Sie mit dem Gesamtziel und mit dem Durchschnittsziel der Schweiz einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.1*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 3*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn, das In- und Auslandziel wird deutlich erhöht  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Die in Art. 3 vorgeschlagenen Verminderungsziele verfehlen die nötige Ambition zur gemeinsamen Erreichung der neuen globalen Zielsetzungen deutlich. In dieser Frage ist die wissenschaftliche Evidenz klar: Der IPCC hat im fünften Sachstandsbericht (AR5) im Detail untersucht, wie sich die Emissionen von CO<sub>2</sub> und allen Treibhausgasen weltweit entwickeln müssen, um das 2 Grad Celsius Ziel mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit einhalten zu können. **Die Wissenschaft kommt zum Schluss, dass das verbleibende Budget an Treibhausgasemissionen begrenzt ist bzw. dass weltweit netto null Emissionen erreicht werden müssen.** Für die CO<sub>2</sub>-Emissionen muss netto null zwischen 2050 und 2075 und für die anderen Treibhausgase zwischen 2080 und 2100 erreicht werden, wenn mit einer Wahrscheinlichkeit von 66% das 2 Grad Celsius Ziel eingehalten werden soll.

Wo die Netto-Null-Grenze für das "deutlich unter 2 Grad" bzw. einem "möglichst 1.5 Grad" Ziel liegt, wurde vom IPCC noch nicht abschliessend beantwortet – es wird derzeit ein entsprechender Spezialbericht erarbeitet, der 2018 vorliegen soll. Sicher ist aber schon heute, dass die Netto-Null-Marke zeitlich deutlich nach vorne rücken wird. Das zeigen unter anderem die Berechnung des IPCC zum Klimabudget: Mit einem 1.5 Grad Ziel dürfen weniger als die Hälfte der Treibhausgase ausgestossen werden, die unter einem 2 Grad Ziel möglich wären.<sup>4</sup>

**Die Schweiz muss folglich die Klimapolitik für die Emissionsentwicklung im Inland auf netto null Emissionen ausrichten und sich dabei an den global erforderlichen Zeiträumen orientieren.** Diese müssen jedoch weiter nach vorne verschoben werden, da die Schweiz nicht nur historisch sehr hohe Pro-Kopf-Emissionen verantworten muss. Auch aktuell liegen die Pro-Kopf-Emissionen (inklusive Auslands-Emissionen) sehr weit über dem globalen Durchschnitt. Zudem hat die Schweiz als Wissens-Land mit enormem Wohlstand deutlich mehr Handlungsmöglichkeiten als andere Länder. Billigt man allen Menschen vergleichbare Emissionsrechte zu, muss die Schweiz ihre Emissionen schon bis 2040 auf netto null senken. Eine höhere Wahrscheinlichkeit für das

---

<sup>4</sup> vgl. Table 2.2., Seite 64 des Synthesis Reports zum fünften Sachstandsbericht des IPCC [http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR\\_AR5\\_FINAL\\_full\\_wcover.pdf](http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_FINAL_full_wcover.pdf)

Einhalten des beschlossenen Temperaturmaximums würde eine noch weitere Verschiebung der Netto-Null-Linie nach vorne bedingen<sup>5</sup>.

Die Klima-Allianz kommt anhand der vorhandenen wissenschaftlichen Quellen zum Schluss, dass die Schweiz für die Erreichung von "deutlich unter 2 Grad" bzw. die Offenhaltung eines "möglichst 1.5 Grad" Ziels

- **bis 2040, sicher jedoch noch in der ersten Jahrhunderthälfte netto null Emissionen anstreben muss** (dieser Wert muss nach dem Vorliegen des IPCC-Spezialberichts zum 1.5 Grad Celsius Ziel allenfalls korrigiert werden)
- **für 2030 Treibhausgas-Reduktionen von 60% im Inland gegenüber dem Stand 1990 anstreben muss, flankiert von zusätzlichen Massnahmen zur Reduktion von Emissionen im Ausland in derselben Grössenordnung.**<sup>6</sup> Nur so wird tatsächlich die Chance für die Erreichung der gewünschten Temperaturstabilisierung gewahrt. Wie der erwähnte Klima-Masterplan zeigt, sind Ziele in dieser Grössenordnung mit dem notwendigen politischen Willen umsetzbar. Auch verschiedene Modelle zur Berechnung eines fairen Anteils am globalen Klimaschutz zeigen, dass eine Reduktion der Inland- und Auslandemissionen von je 60% das Minimum dessen ist, was als "genügend" gelten kann. Zur Illustration sei auf den von renommierten Institutionen getragenen Climate Action Tracker verwiesen.<sup>7</sup>

Das aktuell vorgeschlagene Ziel einer 30% Reduktion im Inland bis 2030 (gegenüber 1990) entspricht einer im Vergleich zur aktuellen Politik verlangsamten Absenkrate von lediglich 1% pro Jahr<sup>8</sup>. Damit schlägt der Bundesrat einen Absenk-Pfad ein, mit dem die Schweiz ohne künftige Verschärfung frühestens 2100 ihre Emissionen auf netto Null senken wird. Das widerspricht klar dem Pariser Übereinkommen. Ausserdem zeigen die ausführlichen Modellrechnungen des IPCC, dass eine Verschiebung von notwendigen Reduktionsmassnahmen auf einen späteren Zeitpunkt mit deutlich steigenden Kosten verbunden ist. So kann sie später massive vorzeitige Abschreibungen von Investitionen notwendig machen. **Wenn der vorgelegte Bundesratsvorschlag also Massnahmen hinauszögert, drohen für Gesellschaft und Wirtschaft zukünftig stark ansteigende, nach 2030 möglicherweise untragbare Kosten.**

**Zur Anforderungen an Auslandszertifikate (Art. 6):** Wie erwähnt ist eine Reduktion von 60% bis 2030 rein im Inland plus eine Reduktion der im Ausland verursachten Emissionen im gleichen Umfang aus Klimasicht angemessen. Für die Reduktionen im Ausland sind solide Kriterien entscheidend. Die Grundsätze der Zusätzlichkeit, der Umweltintegrität und des Beitrags an die Ziele nachhaltiger Entwicklung sind dabei notwendig und in der Vorlage gut integriert. Eine Validierung durch Drittparteien und ein «Konkurrenzverbot» mit den Klimaverpflichtungen des Projektlandes sind ebenfalls Teil eines kohärenten Systems. Im Sinne des Pariser Abkommens können Zertifikate unter Art. 6.2 des Abkommens nur aus Projektländern stammen, deren

---

<sup>5</sup> Üblicherweise wird von einer 66% Wahrscheinlichkeit für die Erreichung der Temperaturstabilisierung gesprochen. D.h. es ist alles andere als klar, ob mit einer darauf ausgerichteten Politik das gewünschte Ergebnis auch tatsächlich erreicht werden kann. Zum Vergleich: Würden sie in einen Zug steigen, wenn die Wahrscheinlichkeit einer sicheren Ankunft am Zielort rund 66% betragen würde?

<sup>6</sup> Gemäss Berechnungen des Bundes (siehe "Umwelt Schweiz 2015") liegen die durch den Import und Konsum von im Ausland produzierten Gütern verursachten Emissionen (nach Abzug der Emissionen von exportierten Gütern) in der gleichen Grössenordnung wie die schweizerischen Inlandemissionen. Ausserdem stellt die "Kompensation von inländischen durch ausländische Emissionsreduktionen mittelfristig keine Option mehr dar, da gemäss Pariser Übereinkommen bis Mitte Jahrhundert weltweit "netto null Emissionen" erreicht werden müssen.

<sup>7</sup> <http://www.climateactiontracker.org/countries/switzerland>

<sup>8</sup> Aktuell beträgt die Absenkrate 2% pro Jahr.



Reduktionsziele ihrerseits deutlich unter Business as usual liegen.<sup>9</sup> Dieses Kriterium ist zentral und sollte als Art. 6 Abs. 2 lit. c ergänzt werden, etwa mit der Formulierung:

*“Die Verminderung muss aus Ländern stammen, die sich selbst Reduktionsziele gesetzt haben, die deutlich von einem Emissionspfad ohne Klimapolitik abweichen. Diese Ziele dürften nicht konkurrenziert werden.”*

Die bisherigen Erfahrungen zeigen zudem, dass auch den Aspekten Transparenz und Reporting grosse Bedeutung zukommt. Sinnvoll ist eine Orientierung an den Kriterien des Gold Standards.<sup>10</sup>

Werden die Kriterien – insbesondere das “Konkurrenzverbot” – jedoch korrekt angewendet, so ist es fraglich, ob mittelfristig ausreichend Zertifikate verfügbar sein werden, respektive ob die Reduktionsleistungen nicht vom Projektland selber beansprucht werden müssen, um den Zielen des Pariser Übereinkommens nachzukommen. Die allermeisten Länder verzichten darum auf das Instrument anrechenbarer Auslandsreduktionen, zumal die konkrete Ausgestaltung eines solchen Anrechnungs-Regimes durch die Vertragsparteien erst noch erarbeitet werden muss. Aus Sicht der Klima-Allianz ist ein solides Engagement im Ausland zwar zwingend nötig, um die Ziele des Pariser Übereinkommens zu erreichen. Ein Anspruch auf eine allfällige Anrechnung oder gar Kompensation von nicht getätigten Inlandreduktionen ist jedoch nicht gerechtfertigt. Diese Ausgangslage macht deutlich, wie wichtig ein ambitioniertes Inland-Reduktionsziel im Einklang mit dem Pariser Übereinkommen ist.

**Zur Frage eines Durchschnittsziels:** Für die Klima-Allianz ist die Formulierung eines Durchschnittsziels sehr sinnvoll, um die Bedeutung eines stetigen Absenkpfeils zu unterstreichen und einen solchen auch zu erreichen.

---

<sup>9</sup> Siehe auch Kriterienvorschläge des Stockholm Environment Institute: <https://www.sei-international.org/mediamanager/documents/Publications/Climate/SEI-PB-2016-Market-mechanisms-Paris-Agreement.pdf>

<sup>10</sup> <http://www.goldstandard.org/our-work/our-principles-process>

**Frage 4:** Zusätzlich zum Gesamtziel von minus 50 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 will der Bundesrat auf nationaler Ebene folgende Inlandziele im Gesetz verankern:

- Inlandziel: Verminderung der im Inland emittierten Treibhausgase um mindestens 30 Prozent bis 2030 gegenüber 1990; und
- Durchschnittsziel Inland: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 25 Prozent im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 gegenüber 1990 durch Massnahmen im Inland.

Die zur Erreichung des Gesamtziels zusätzlich notwendige Verminderungsleistung von 20 Prozent kann die Schweiz durch im Ausland erbrachte Emissionsvermindierungen abdecken.

**Sind Sie mit den vorgeschlagenen Inlandzielen (-30% bis 2030 gegenüber dem Jahr 1990 und -25% im Durchschnitt der Jahre 2021-2030 gegenüber dem Jahr 1990) einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.1*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 3*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn sie werden deutlich erhöht  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Ein ausreichend ambitioniertes, mit dem Pariser Übereinkommen harmonisierendes Ziel für die Inland-Emissionen ist wie oben dargelegt zentral. Für eine wissenschaftlich solide und international abgestimmte Umsetzung des Übereinkommens von Paris sollte die Schweiz **im Inland jedoch mindestens 60% der Emissionen von 1990 reduzieren** (vgl. dazu unsere Ausführungen bei der Frage 3).

Die Festlegung eines Inlandzieles als solches ist **auch aus wirtschaftlichen Gründen unerlässlich**. Abgesehen von Fragen der Planungssicherheit kostet der Kauf anrechenbarer ausländischer Klimaschutz-Zertifikate in jedem Fall Geld. Investitionen in Klimaschutzmassnahmen im Inland führen aber oft zu verringerten Betriebs- oder Folgekosten, in vielen Fällen gar zu einem Gewinn. Besonders in den zentralen Bereichen Strassenverkehr und Gebäude zahlen sich Klimaschutz-Massnahmen durch tiefere Energiekosten finanziell aus. Die Schweiz belegt beim Verbrauch der neuen Autos wie beim Anteil der Ölheizungen in Europa bzw. weltweit einen unrühmlichen Spitzenplatz. Entsprechend gross ist das Potenzial, diese Inland-Emissionen kostengünstig zu senken.

Der ungenügende Ambitionslevel des Schweizer Inland-Ziels zeigt sich auch im internationalen Vergleich: Nach 2020 soll das Reduktionstempo national auf 1% pro Jahr sinken. **Selbst die USA und die EU peilen für das kommende Jahrzehnt mit 2% eine doppelt so hohe jährliche Absenkrate an wie die Schweiz**. Nötig und mit dem Pariser Abkommen vereinbar wären aus den unter Frage 3 ausgeführten Berechnungen eine Reduktionsrate von rund 4% pro Jahr.

**Keinesfalls sollte zudem der Emissionshandel genutzt werden, um die Schweizer Klimabilanz zu schönen**. Dies wäre jedoch der Fall, wenn wie in Art. 3 Abs. 3 vorgesehen ausländische Emissionsbescheinigungen faktisch an ein Inlandziel angerechnet werden können. Art. 3 Abs. 3 Lit. a ist darum ersatzlos zu streichen.

## Teil 4: Frage zur Verknüpfung mit dem Europäischen Emissionshandelssystem

**Frage 5:** Die Schweiz und die EU streben eine Verknüpfung der jeweiligen Emissionshandelssysteme (EHS) an. Dazu sollen die jeweiligen Emissionsrechte gegenseitig anerkannt werden für die jährliche Abgabe durch die Unternehmen, die zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind. Die seit 2011 laufenden Verhandlungen mit der EU über eine Verknüpfung der Emissionshandelssysteme konnten zum Jahreswechsel 2015 / 2016 auf technischer Ebene abgeschlossen werden. Ein entsprechendes Abkommen wurde paraphiert; dieses bleibt bis zur Unterzeichnung durch den Bundesrat sowie die zuständigen EU-Stellen vertraulich. Das paraphierte Abkommen regelt neben der gegenseitigen Anerkennung auch die Harmonisierung der wesentlichen Elemente der jeweiligen Emissionshandelssysteme, um eine Gleichbehandlung der Akteure sicherzustellen. Im Falle einer Verknüpfung soll neu auch der Flugverkehr in das Schweizer EHS einbezogen werden. Das paraphierte Abkommen bzw. die Verknüpfung kann nur als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden. Damit das Abkommen in Kraft treten kann, muss es von beiden Seiten unterzeichnet und ratifiziert werden. Der Fahrplan dafür ist offen. Unternehmen, die am EHS teilnehmen, sind im Gegenzug von der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe befreit.

**Sind Sie mit der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Kapitel 5*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 16 – 24*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn die Verknüpfung führt nicht zu einer Erhöhung der erlaubten CO<sub>2</sub>-Emissionen führt  
 keine Stellungnahme

### **Begründung:**

Ein Anschluss ans Emissionshandelssystem der EU ist generell zu begrüssen. Auf einem grösseren Markt habe die Schweizer Teilnehmer mehr Möglichkeiten Käufer oder Verkäufer von von Emissionsrechten zu finden. Für die SP ist zum jetzigen Zeitpunkt aber unklar, wie sich die Emissionsrechte der Schweizer Emittenten bei einem Anschluss ans EHS entwickeln würden. Bevor nicht klar ist, dass dieser Anschluss auch eine eindeutige Minderung der Emissionen bringt lehnt die SP einen Anschluss ab.

Aufgrund des bisherigen Betriebs muss man zum Schluss kommen, dass das EU-ETS (noch) kein wirksames klimapolitisches Instrument ist. Der CO<sub>2</sub>-Preis des Systems ist so tief (ca. 4-8 Eur/t CO<sub>2</sub>), dass das System die falschen Anreize gibt. Zudem ist es ein administrativer Koloss, was mit der künftigen Unterstellung unter die Finanzmarkt-Regulierung nicht besser wird. Schweizer Unternehmen wären davon auch betroffen, zusätzlich würde die Härtefall-Regelung wegfallen.

Die EU selbst wird erst im Jahr 2017 zum EU-ETS relevante Entscheide fällen. So auch zur Frage, ob die Luftfahrt im EHS bleibt. Es ist darum grundsätzlich nicht ersichtlich, warum die Schweiz nun mit einer Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes einen Express-Anschluss an das EU-EHS forcieren sollte.

Unabhängig von einem Zusammenschluss ist für die Klima-Allianz klar, dass für ein klimawirksames EHS ein minimaler Preis (sog. Floorpreis) nötig ist.<sup>11</sup> Dies umso mehr, als die auktionierten Schweizer Emissionsrechte fast so günstig sind wie in der EU und zusätzliche CDM-Zertifikate (zu < 1 USD/t) angerechnet werden können. Grossbritannien praktiziert heute schon einen Floorpreis, wenn auch einen von nur 19 GBP/t. Gemäss Bundesgerichtsbeschluss zur LSVA waren 90 CHF/t vor inzwischen einiger Zeit eine plausible Schätzung für die durch CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachten externen Kosten. Das Umwelt-Bundesamt in Deutschland hat neuere Schätzungen vorgelegt, die deutlich höher liegen.<sup>12</sup>

**Luftfahrt:** Die Schweiz ist ein ausgesprochenes Vielflieger-Land mit rund doppelt so vielen Flügen pro Person wie in den Nachbarländern. Bis 2030 dürfte die Luftfahrt für die Schweiz der Sektor mit der grössten Klimabelastung sein.<sup>13</sup> Das von der Icao beschlossene Kompensationsregime kann nicht einmal das Icao-Ziel eines klimakompensierten Wachstums sicherstellen, geschweige denn das Wachstum signifikant dämpfen oder gar eine Reduktion der Emissionen herbeiführen. Die Zukunft des EU-Systems ist offen. Es ist jedoch ohnehin keine nützliche Ergänzung zum ICAO-System, da auch hier primär Zertifikate aus anderen Sektoren zugekauft werden. Keinesfalls in Frage kommt aus Sicht des Klimaschutzes eine weitgehende Gratis-Zuteilung der Emissionsrechte.

**Neue Gaskraftwerke aus der Bilanz rechnen:** Am meisten bringt der Anschluss ans EU-ETS allfälligen Gaskraftwerken. Heute müsste ein Gaskraftwerk seine Emissionen primär im Inland kompensieren. Erleichterungen für Gaskraftwerke sind aus Klimasicht nicht akzeptabel. Werden Gaskraftwerke dem EU EHS angeschlossen, fallen sie zudem weitgehend aus der Schweizer Klimabilanz (siehe oben, Frage/Antwort 4). Es ist in jeder Beziehung falsch, Emissionen auf diese Weise buchhalterisch zu exportieren.

**Ein Anschluss an das EU-EHS erscheint also weder als dringlich noch als lohnenswert.** Ein Anschluss kommt für die Klima-Allianz nur dann in Frage, wenn die Schweiz einen Mindestzertifikatepreis in Höhe der externen Kosten festlegt.

---

<sup>11</sup> Die Einführung eines Floorpreises würde auch die Option eröffnen, die dadurch generierten Einnahmen für Zahlungen im Rahmen der zu erwartenden Beiträge der Schweiz an die internationale Klimafinanzierung vorzusehen. Die würde dem Grundsatz einer verursachten Mobilisierung von Mitteln entsprechen und unnötige, zweckfremde Belastungen des allgemeinen Bundeshaushaltes verringern.

<sup>12</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen>

<sup>13</sup> Klima-Masterplan 2016, S. 18f.

## Teil 5: Fragen zur Ausgestaltung der nationalen Klimapolitik nach 2020

Die im Teil 3 vorgeschlagenen Ziele sollen mit entsprechenden Verminderungsmassnahmen erreicht werden. Grundsätzlich will der Bundesrat ab 2020 vermehrt auf Lenkungs- statt auf Förderinstrumente setzen (siehe Botschaft des Bundesrates zum Verfassungsartikel über ein Klima- und Energielenkungssystem KELS). Nachstehend werden einige Fragen zu den wichtigsten vom Bundesrat vorgeschlagenen klimapolitischen Instrumenten für die Zeit nach 2020 gestellt.

Nicht erneut aufgeführt ist die EU-kompatible Ausgestaltung des Emissionshandelssystems, die mit Teil 4 des Fragebogens bereits abgedeckt ist.

### CO<sub>2</sub>-Abgabe und Abgabebefreiung für emissionsintensive Unternehmen ohne Teilnahme am EHS

#### Frage 6:

- a) Sind Sie mit der Weiterführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe nach dem bewährten Mechanismus zur Abgabeerhöhung in Abhängigkeit der Emissionsentwicklung und bis zum vorgeschlagenen Maximalsatz von 240 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> einverstanden?

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.4.1*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 29 und 30*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung / Ergänzung: Die CO<sub>2</sub>-Abgabe ist effektiv und äusserst kosteneffizient und damit das Klimaschutz-Instrument der Wahl.** Dies hat die OECD soeben bestätigt.<sup>14</sup> Die OECD weist in ihrem Bericht aber auch darauf hin, dass eine Abgabe ausreichend hoch sein muss, um die gewünschten Wirkungen zu entfalten. **Eine CO<sub>2</sub>-Abgabe in der Höhe der externen Kosten sorgt für korrekte Preise und damit optimale Markteffizienz.** Das legt einen Satz deutlich über der heutigen Obergrenze von 120 Fr/t nahe. Ein eventueller Anstieg über die Höhe externer Kosten hinaus auf die vorgeschlagene Obergrenze von 240 Fr/t ist gerechtfertigt, weil die Abgabe nur ansteigt, falls die Ziele nicht erreicht werden und es die Lenkungswirkung notwendig macht. Müsste diese Wirkung mit anderen zusätzlichen Instrumenten erreicht werden, würde dies wohl zu deutlich weniger effizienten Lösungen führen.

Dabei steht eine hohe CO<sub>2</sub>-Abgabe nicht im Widerspruch zu Anliegen wie Wettbewerbsfähigkeit:

- Wie der Bund in einer Begleitstudie darlegt, profitieren energieeffiziente Unternehmen und Privathaushalte dank der Rückerstattung finanziell.<sup>15</sup>
- Eine substantielle CO<sub>2</sub>-Abgabe stärkt die langfristige Wettbewerbsfähigkeit, wie der erwähnte OECD-Bericht erneut festhält.
- Zahlreiche Unternehmen – insbesondere energieintensive im internationalen Wettbewerb – können sich von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreien lassen, wenn sie ihre Bemühungen im Bereich Energieeffizienz bzw. Fossil-Ersatz nachweisen.

Als Variante empfiehlt die Klima-Allianz die Prüfung eines fixen Anstiegspfad für die CO<sub>2</sub>-Abgabe sowie eines faktischen Mindestpreises für Heizöl, z.B. bei 100 CHF pro 100 Litern. Beide Massnahmen hätten einen positiven Einfluss auf die Planungs- und Investitionssicherheit. Sie

<sup>14</sup> OECD, «Effective Carbon Rates», 2016.

<sup>15</sup> Bafu, Synthesebericht Volkswirtschaftliche Beurteilung, S. 74

würden dazu beitragen, dass die Wirtschaftlichkeit von energiesparenden Investitionen besser kalkuliert werden kann und damit die Kosten fossiler Energieträger auch in Investitionsrechnungen nicht mehr so stark unterschätzt werden.

**b) Sind Sie mit der Weiterführung der Ausnahmeregelung zur Abgabebefreiung für emissionsintensive Unternehmen, die nicht am Emissionshandelssystem teilnehmen, einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.7.2*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 31 - 34*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung / Ergänzung:** Wir erachten ein umfassende Treibhausgas-Abgabe mit Grenzsteuerausgleich ohne Befreiung als eindeutig überlegen bezüglich Effizienz und Effektivität. Im aktuellen System macht eine Befreiungsmöglichkeit jedoch Sinn. Dies jedoch nur (a) unter stringenten Bedingungen und (b) in Zusammenhang mit einer gleichzeitig genügend hohen CO<sub>2</sub>-Abgabe, um die nötigen wirtschaftlichen Anreize und Signale zu setzen.

**c) Sind Sie damit einverstanden, dass die Befreiungsberechtigung aus dem Verhältnis der CO<sub>2</sub>-Abgabelast des Unternehmens zum massgebenden Lohn der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hergeleitet wird und mindestens 1 Prozent betragen soll?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.7.2*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 31 - 34*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung / Ergänzung:** Eine Definition über eine Kennzahl grundsätzlich gegenüber einer Positivliste vorzuziehen. Die Berücksichtigung von Vorleistungen ist prüfenswert, damit besonders ambitionierte Unternehmen mehr Planungssicherheit haben bzw. Investitionen in Energieeffizienz nicht hinausgezögert werden.

**d) Welche der beiden vorgeschlagenen Varianten für die Ausgestaltung der Abgabebefreiung bevorzugen Sie im Grundsatz? Bitte klicken Sie nur ein Feld an.**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.7.2*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 31*

- Variante «Harmonisierung»; oder  
 Variante «Entflechtung»  
 keine Stellungnahme

**Begründung / Ergänzung:** Beide Varianten implizieren eine grosse Bürokratie für bisher vergleichsweise wenige Tonnen zusätzlicher Einsparung. Wir möchten darum an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, dass eine umfassende Abgabe mit Grenzsteuerausgleich zielführender wäre. Auch die OECD empfiehlt, die Befreiungsmöglichkeiten für bessere Effizienz

zurückzufahren.<sup>16</sup> Der Aufwand für die Befreiung kann gerechtfertigt sein, wenn er zu einer intensiveren Auseinandersetzung der Unternehmen mit möglichen Klimaschutz-Massnahmen und damit zu weiter gehenden Emissionsminderungen führt.

Die Klima-Allianz sieht bei beiden Varianten Vor- und Nachteile. Für die Variante Entflechtung spricht der geringere Aufwand. Gleichzeitig ist auch die – sehr erwünschte und hilfreiche – Auseinandersetzung mit den Effizienzpotenzialen weniger verbindlich. Nicht überzeugend ist, dass auch hier Zertifikate statt tatsächliche Emissionen abgegeben werden. Diese Möglichkeiten sind nur schon aus Grundsatzüberlegungen einzuschränken (siehe oben, Frage 3 und 4 zu Gesamt- und Inlandziel). Insbesondere für jene Emissionen, die nicht durch Ausweitung der Produktion bedingt sind, kommen sie keinesfalls in Frage.

Für die Variante Harmonisierung spricht, dass die Vorgaben für das Unternehmen individueller und damit im Einzelfall gerechter sind. Zudem können hier keine Zertifikate abgegeben werden, was eine unnötige Verwässerung darstellen würde. Beim Vorschlag Harmonisierung überzeugt allerdings die Sanktionsregelung nicht: Es wird argumentiert, die Rückzahlung der CO<sub>2</sub>-Abgabe bei Nichterreichen der Ziele müsse auf 30% beschränkt werden, weil die betroffenen Unternehmen dafür Rückstellungen machen müssten. Gemäss gängigen Bilanzierungsregeln müssen Rückstellungen für Sanktionen gemacht werden, deren Eintreffen wahrscheinlich ist. Doch wenn es von vornherein wahrscheinlich ist, dass die Ziele verfehlt werden, sollte es keinen Anspruch auf Befreiung geben. Folglich ist eine vollständige Rückzahlung im Sanktionsfall tragbar und fair gegenüber nicht befreiten Unternehmen.

Prüfungswert ist in beiden Varianten, wie die Sanktion nach Grad der Verfehlung abgestuft werden könnte, um gezielten Missbrauch zu verhindern.

- e) Wenn Sie mit keiner der beiden vorgeschlagenen Varianten vollumfänglich einverstanden sind, wie müsste der Mechanismus zur Abgabebefreiung Ihrer Meinung nach ausgestaltet sein? Bitte formulieren Sie Ihre Vorschläge so kurz wie möglich.**

Siehe oben.

---

<sup>16</sup> OECD (2015): OECD Economic Surveys: Switzerland 2015. Online abrufbar unter <http://www.oecd.org/switzerland/economicsurvey-switzerland.htm>.

## Gebäude

**Frage 7:** Gemäss geltendem CO<sub>2</sub>-Gesetz (Art. 9) sind die Kantone dazu verpflichtet, mittels Gebäudestandards für eine zielkonforme Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Gebäuden zu sorgen und entsprechende Standards für Neu- und Altbauten zu erlassen. Diese Bestimmung soll im Zeitraum nach 2020 beibehalten werden.

Im Zuge des Verfassungsartikels über ein Klima- und Energielenkungssystem KELS (SR 15.072) hat der Bundesrat entschieden, das Gebäudeprogramm spätestens fünf Jahre nach Einführung der Klimalenkungsabgabe auf Brennstoffe einzustellen und keine weiteren Teilzweckbindungen mehr zuzulassen.

a) **Sind Sie damit einverstanden, dass die Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm losgelöst von der KELS-Vorlage bis 2025 befristet wird?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.5.1*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 37*

- Ja                       Nein  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Das Gebäudeprogramm hat sich als **eines der wenigen erfolgreichen Instrumente in der nationalen Klimapolitik** erwiesen. Und es würde noch viel stärker wirken, wenn die Fördersätze deutlich erhöht würden, sodass die Förderangebote auch für diejenigen attraktiv werden, die nicht sowieso sanieren wollen. Der Mitnahmeeffekt würde durch steigende Fördersätze also sogar sinken. Studien zeigen, dass die CO<sub>2</sub>-Abgabe sehr, sehr hoch angesetzt werden müsste, um den gleichen Effekt auf Sanierungsrate und CO<sub>2</sub>-Minderung zu haben, wie eine Kombination aus CO<sub>2</sub>-Abgabe und Förderprogramm (**push and pull**). Zudem sichert die Teilzweckbindung der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe für ein gesellschaftlich breit akzeptiertes Förderprogramm die Akzeptanz von hohen CO<sub>2</sub>-Abgabesätzen, wie psychologische Studien belegen. Für hohe Akzeptanzwerte ist es eben nicht notwendig oder sinnvoll, sämtliche Einnahmen zurückzuverteilen - die Finanzierung von sinnvollen Förderprogrammen aus den Einnahmen ist für viele untrennbarer Bestandteil einer Lenkungsabgabe.

Das Gebäudeprogramm sollte daher unbedingt weitergeführt werden, flankiert durch eine steigende CO<sub>2</sub>-Abgabe und schrittweise eingeführte ordnungsrechtliche Vorgaben - nach der Devise: wer über Vorgaben hinausgeht, wird mit Anreizen belohnt. Denn das blosses Vertrauen darauf, »dass die Kantone ihre Mustervorschriften konsequent umsetzen und kontinuierlich verschärfen«, reicht angesichts der empirischen Evidenz nicht aus.

Wenn man das Gebäudesanierungsprogramm 2025 wirklich beenden will, ist ein Anschlussprogramm für Gebäudesanierungen notwendig. Das könnte etwa **eine obligatorische Modernisierungsvorsorge** sein: Eigentümer von ineffizienten Gebäuden müssen jedes Jahr einen gewissen Betrag zurücklegen, der für die energetische Sanierung ihres Gebäudes reserviert ist. Je mehr Energie das Gebäude verschwendet – je schlechter die Einstufung mittels Gebäudeenergieausweis der Kantone (GEAK) – desto grösser der erforderliche Vorsorgebetrag. So wird sichergestellt, dass für aufwendige energetische Modernisierungen perspektivisch auch genügend Geld vorhanden ist.

Subsidiär zur obligatorischen Modernisierungsvorsorge könnte eine mittelfristige Sanierungsvorgabe für die energetisch schlechtesten Gebäude – z. B. grosse Gebäude mit GEAK-Klasse D und schlechter – eingeführt werden.



**b) Sind Sie damit einverstanden, dass für den Fall einer nicht ausreichend starken Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Gebäuden ein subsidiäres Verbot für den Ersatz bestehender und den Einbau neuer fossiler Heizungen aktiviert werden kann?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.5.2*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 9*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Ein Verbot fossiler Heizungen ist in jedem Fall anzustreben, nach Möglichkeit nicht nur subsidiär. Dies umso mehr, als andere Staaten bereits heute ein vorbehaltloses Verbot von Ölheizungen einführen (respektive bereits eingeführt haben), und inzwischen auch rein wirtschaftliche Gründe für Systeme auf Basis erneuerbarer Energien sprechen. Trotz ermutigender Zahlen aus dem Neubau-Bereich ist das (subsidiäre) Verbot auch deshalb notwendig, weil die Schweiz einen unrühmlichen Spitzenplatz einnimmt beim Heizen mit Erdöl.<sup>17</sup>

Allerdings ist 2029 für ein subsidiäres Verbot viel zu spät. Heutige Öl- und Gasheizungen halten bis zu 25 Jahre. Für den laut Paris-Vereinbarung erforderlichen Ausstieg aus den fossilen Energien in der ersten Jahrhunderthälfte dürfen folglich spätestens nach 2025 gar keine neuen Öl- und Gasheizungen mehr eingebaut werden, besser schon ab heute. **Das zum Auslösen der subsidiären Massnahme relevante Zwischenziel für Gebäude muss daher für spätestens 2023 festgelegt werden und das Einbauverbot im Fall einer Zielverfehlung spätestens per 1.1.2025 gelten.**

Eine zeitliche Kopplung an das allfällige Auslaufen des Gebäudeprogramms überzeugt nicht. Wenn überhaupt, dann muss das subsidiäre Fossilheizungsverbot direkt im Anschluss an ein Ende des Gebäudeprogramms in Kraft treten (eben 2025). Es lässt sich rechtzeitig (z. B. 2023) hinreichend genau schätzen, welche weitere Wirkung das Gebäudeprogramm noch haben wird. Hinzu kommt, dass der vorgeschlagene Gesetzestext noch nicht mal garantiert, dass die Zielverfehlung umgehend festgestellt und v. a. die subsidiäre Massnahme sofort ergriffen wird: In Art. 9 fehlt jede Vorgabe (Jahreszahl, «umgehend») dazu, die gibt es nur im erläuternden Bericht.

Das **massgebliche Zwischenziel selbst (minus 51%) muss ambitionierter formuliert werden**, denn die als Massstab herangezogene Zielsetzung von KdK und EnDK (bis 2050 die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Gebäuden um über 90 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken) stammt aus der Zeit vor Paris und ist mit dem Pariser Übereinkommen nicht kompatibel. Und selbst wenn man eine bloss 90-prozentige Reduktion akzeptieren würde, so ergibt sich bei linearer Absenkrate seit 1990 eine Verringerung um ca. 55% bis 2026/2027.

Auch der Indikator selbst (witterungsbereinigte CO<sub>2</sub>-Emissionen des Gebäudesektors) ist zu überdenken. Denn fraglich ist, wie Bund und Kantone bis 2023 eine ausreichend hohe, d. h. gerichtsfeste Datensicherheit bzgl. der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Gebäudesektors gewährleisten wollen. Allenfalls müssen andere, etablierte Indikatoren (z. B. CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Brennstoffen) herangezogen werden, damit die Messung der Zielerreichung auf jeden Fall möglich ist.

Als Modifikation des Verbots fossiler Heizungen empfehlen wir wie erwähnt, dieses für den Neubaubereich nicht subsidiär, sondern in jedem Fall einzuführen. Im Neubaubereich gibt es keinerlei überzeugenden Argumente gegen ein unbedingtes Fossilheizungsverbot, denn es greift

---

<sup>17</sup> Für den Ländervergleich auf Basis Eurostat-Zahlen sowie einen Kostenvergleich:  
<http://www.wwf.ch/de/aktuell/medien/medienmitteilungen/?1954/Schweiz-ist-Europameisterin-im-Heizen-mit-Erdouml>

kein Bestandsschutz und die Wirtschaftlichkeit einer erneuerbaren Lösung ist in jedem Fall gegeben.

Für den Gebäudebestand ist die Vorgabe noch nicht eindeutig genug. Denn sie soll nur gelten beim «vollständigen» Ersatz der Heizanlage. Hier sind Missbrauch Tür und Tor geöffnet (allein schon, weil der Kessel meist länger hält als der Brenner). Wir schlagen darum folgende Anpassung für Art. 9 Abs. 1 lit, b vor:

*“b. in bestehenden Bauten beim Ersatz kompletter Heizanlagen oder wesentlicher Teile.”*

**c) Sind Sie mit den auf Gesetzesstufe vorgesehenen Ausnahmeregelungen – für den Fall, dass das Verbot fossiler Heizungen aktiviert werden würde – einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.5.2*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 9*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn Ausnahmen werden präzisiert und eingeschränkt  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Die Ausnahmeregelungen sind anzupassen: Härtefall-Lösungen müssen immer möglich sein, aber für alle Gebäude mit GEAK-Klasse C und besser zeitlich unbefristet (!) den Einbau von nicht mehr zeitgemässen Öl- und Gasheizungen zu erlauben, ist nicht kompatibel mit den Zielsetzungen von Paris. Und erst recht nicht verständlich ist, dass sogar für manche Neubauten der Einbau von Fossilheizungen über 2029 hinaus erlaubt sein soll. **Das heisst, die Ausnahmeregelungen sind auf absolute Härtefälle zu beschränken.** Generell können dafür nur Fälle in Frage kommen, bei denen eine fossile Heizung über den gesamten Lebenszyklus und unter Berücksichtigung aller Fördermittel eindeutig kostengünstiger sind als erneuerbare Lösungen und wo alle zumutbaren Effizienzmassnahmen für Gebäudehülle und Haustechnik ergriffen wurden.

Ein Verbot fossiler Heizungen geniesst übrigens auch starken Rückhalt in der Bevölkerung, wie die dieses Jahr veröffentlichte Univox-Umwelt-Studie zeigt.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Die Hälfte der Befragten befürwortet ein Ölheizungsverbot, nur ein Viertel ist dagegen.  
<http://www.wwf.ch/de/aktuell/medien/medienmitteilungen/?2039/Univox-Umwelt-Drei-von-vier-Personen-unterstutzen-Energiewende>

## Verkehr

### Frage 8:

- a) **Sind Sie mit der Weiterführung der Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe, inkl. der vorgeschlagenen Aufteilung zwischen Inland- und Auslandkompensation, einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.6.2*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 25 - 27*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Grundsätzlich ist anzumerken, dass auch im Verkehrsbereich ein Kompensationsinstrument nicht erste Wahl ist. Sowohl die Teil-Kompensationspflicht wie die Effizienzziele für Neuwagen bestehen schon heute, ohne dass die Emissionen des Strassenverkehrs sinken. Eine CO<sub>2</sub>-Abgabe bzw ein vergleichbares Lenkungsinstrument ist effizienter und mittelfristig anzustreben, denn die Emissionen müssen auch im Strassenverkehr stark sinken.

Wir befürworten die CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht bei Treibstoffen als vorläufiges Hauptinstrument bei Treibstoffen. Wir befürworten dabei eine Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Kompensationssätze über die vorgeschlagenen Werte hinaus. Heute entfallen rund 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf die Mobilität. **Diese Emissionen sollten vollständig kompensiert werden, so weitgehend wie möglich in der Schweiz.** Um ein ausreichendes Inland-Potenzial sicherzustellen, sind die Möglichkeiten für Inlandkompensationen zu vergrössern, etwa mit einer Öffnung für Programme im Bereich Beratung und Information oder geogene Emissionen.

Zu streichen ist Absatz 4 von Artikel 25. Befreiungen von der Kompensationspflicht ins Gesetz aufzunehmen, setzt ein falsches Signal.

Hilfreich ist dagegen Absatz 2: Transparenz gegenüber den Konsumentinnen und Konsumenten ist wichtig für Sensibilisierung und Verhaltensänderungen. Ebenfalls mit dem Ziel, starke Anreize zu schaffen, befürworten wir die Erhöhung des Betrags pro nicht kompensierte Tonne CO<sub>2</sub> auf 320 Franken.

In diesem Sinn erachten wir folgende Anpassungen als zwingend:

#### **Art. 25 Grundsatz**

*1 Wer nach MinöStG4 Treibstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, muss ~~einen Teil der~~die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der Treibstoffe entstehen, kompensieren.*

*2 Personen nach Absatz 1 müssen den Bund sowie die Öffentlichkeit über die für die Kompensation aufgewendeten Kosten und über den Kompensationsaufschlag informieren.*

*3 Der Bundesrat legt den Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen, der kompensiert werden muss, nach Anhörung der Branche, nach Massgabe der Erreichung der Verminderungsziele nach Artikel 3 fest; dieser darf ~~höchstens~~nicht weniger als 80 Prozent betragen. Der Bundesrat bestimmt den Anteil der in der Schweiz durchzuführenden Kompensationsmassnahmen; dieser beträgt mindestens ~~1020~~ Prozent.*

*4 Der Bundesrat kann die Überführung von geringen Mengen Treibstoff in den steuerrechtlich freien Verkehr von der Kompensationspflicht ausnehmen.*

**b) Sind Sie mit einer Weiterführung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge (für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) in Anlehnung an die EU einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.6.1*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 10 - 15*

- Ja     Ja, aber die Massnahmen reichen bei Weitem nicht (siehe S.28)  
 Nein             Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Die SP hält die Massnahmen im Bereich Verkehr für ungenügend und fordert unter Frage 11 (S. 28) weitere Massnahmen. Wir begrüssen es, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen auf 95 g CO<sub>2</sub>/km sinken. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, um die Auswirkungen der Mobilität auf die Klimaerwärmung und die Umwelt schrittweise zu reduzieren. Zwei Drittel der Treibhausgasemissionen des Bereichs Mobilität stammen vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Da die Schweiz sämtliche Autos importiert, muss unser Land unbedingt die in der EU geltende Regelung übernehmen. Andernfalls läuft die Schweiz Gefahr, zum Auffangbecken für veraltete und ineffiziente Fahrzeuge zu werden, die in der EU nur noch mit einschneidenden Sanktionen in Verkehr gesetzt werden können. Klar ist aber auch, dass die Neuwagen-Effizienz nach 2020 weitere Fortschritte machen muss und auch kann. **Für 2023 ist 60 g CO<sub>2</sub>/km ein angemessener Wert. Als Langfrist-Ziel fordert die Klima-Allianz einen Wert von 20 g CO<sub>2</sub>/km ab 2030 - in mehreren Ländern wird für diesen Zeithorizont ein vollständiges Verbot von Verbrennungsmotoren diskutiert.**<sup>19</sup>

Eine allfällige Beibehaltung der "Supercredits" in der Verordnung sehen wir kritisch. Auch ein Elektrofahrzeug kann nicht ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen betrieben werden. Auf der Grundlage des gegenwärtigen Schweizer Strommixes ist davon auszugehen, dass ein Elektrofahrzeug zwischen 35 und 50 g CO<sub>2</sub>/km emittiert (wobei der Strommix im Ausland eine deutlich schlechtere Bilanz zur Folge hat). Es muss auch im Inland eine tatsächliche Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gewährleistet werden. Generell ist es jedoch auch hier sinnvoll, die Regelung der EU zu übernehmen.

Wir bedauern es, dass der Gesetzesentwurf keine Formulierung enthält, welche die Einführung einer allfälligen **Vorschrift für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen** ermöglichen würde. Die Fixierung konkreter Zahlen ist noch verfrüht. Doch es ist angemessen, den Grundsatz bereits jetzt im Gesetz zu ergänzen. Lastwagen stossen gegenwärtig durchschnittlich rund 750 g CO<sub>2</sub>/km aus, doch bis 2030 wäre gemäss Einschätzung der Klima-Allianz ein durchschnittlicher Zielwert von 375 g CO<sub>2</sub>/km erreichbar. Dazu müsste in erster Linie auf eine Effizienzsteigerung und auf den Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen gesetzt werden (insbesondere Fahrzeuge mit Elektroantrieb und Brennstoffzellen-LKWs).

Im Übrigen verlangen wir vom Bund angesichts der Skandale im Zusammenhang mit manipulierten Verbrauchstests von Dieselfahrzeugen, dass er Gültigkeit und Konformität der Tests künftig selbst überprüft. Mit der Einführung des neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Test Procedure) ab dem nächsten Jahr sollte es möglich sein, ein realistischeres Bild der Schadstoffemissionen zu erhalten. Ebenfalls schlägt die Klima-Allianz vor, dass sich der Bund dafür einsetzt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Typengenehmigung von Fahrzeugen analog den NO<sub>x</sub>-Emissionen zusätzlich im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Test) gemessen werden.

---

<sup>19</sup> Zur Diskussion in Deutschland etwa: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/bundeslaender-wollen-benzin-und-dieselautos-ab-2030-verbieten-a-1115671.html>

Im Zusammenhang mit dem Dossier NAF, das von den eidgenössischen Räten in der diesjährigen Herbstsession verabschiedet wurde, erscheint es uns äusserst problematisch, dass die Einnahmen aus den Ersatzleistungen dem künftigen NAF zugeführt werden sollen. Unserer Einschätzung nach ist dieser Fonds genügend ausgestattet. Es wäre besser, dieses Geld an die Bürgerinnen und Bürger zurückzuveteilten, wie das bereits mit den Erträgen aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe gemacht wird.

Zur Formulierung in Art. 10 Abs. 1.: Mit der aktuellen Formulierung ist die Beschränkung auf 95 g ab 2025 nicht mehr gültig, womit Neufahrzeuge dann wieder mehr CO<sub>2</sub> ausstossen dürften. Dies entspricht sicherlich nicht dem Willen des Gesetzgebers. Wir schlagen darum die Anpassung unten vor.

Die ausformulierten Änderungsvorschläge:

*Art. 10 Grundsatz*

*1 Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind ~~von ab 2021 bis und mit 2024 pro Jahr~~ im Durchschnitt auf 95 g CO<sub>2</sub>/km zu beschränken.*

*2 Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Lieferwagen und Sattelschleppern mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,50 t (leichte Sattelschlepper), die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind ~~von ab 2021 bis und mit 2024 pro Jahr~~ im Durchschnitt auf 147 g CO<sub>2</sub>/km zu beschränken.*

*3 (neu) Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Fahrzeugen über 3,5 Tonnen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind auf Werte zu beschränken, die später festzulegen sind.*

*4 Zu diesem Zweck hat jeder Importeur oder Hersteller von Fahrzeugen nach den Absätzen 1, ~~und 2~~ und 3 (nachfolgend Fahrzeuge) die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der von ihm eingeführten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge, die im jeweiligen Jahr in Verkehr gesetzt werden, gemäss seiner individuellen Zielvorgabe (Art. 13) zu vermindern.*

## Weitere, sektorübergreifende Reduktionsmassnahmen

**Frage 9:** Im Zuge des Verfassungsartikels über ein Klima- und Energielenkungssystem KELS (SR 15.072) hat der Bundesrat entschieden, die jährlichen Einlagen in den Technologiefonds spätestens fünf Jahre nach Einführung der Klimalenkungsabgabe auf Brennstoffe einzustellen und keine weiteren Teilzweckbindungen mehr zuzulassen.

**Sind Sie mit der Aufhebung der jährlichen Einlagen in den Technologiefonds ab 2025 (Aufhebung Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe) losgelöst von der KELS-Vorlage einverstanden?**

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.4.2*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 38*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Der Technologiefonds ist ein junges Instrument. Seine Arbeit ist im Aufbau und eine abschliessende Beurteilung der Wirkung darum verfrüht. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass die globale Energiewende eine grosse Marktchance ist für die Schweizer Wirtschaft.

**Frage 10:** Sind Sie mit der Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen einverstanden?

*Erläuternder Bericht: Ziffer 6.12*

*Entwurf CO<sub>2</sub>-Gesetz: Art. 48*

- Ja                       Ja, aber...  
 Nein                       Nein, es sei denn...  
 keine Stellungnahme

**Begründung:** Sollen die Klimakompetenzen in der Ausbildung ernsthaft verstärkt werden, muss die Hochschulbildung unbedingt einbezogen werden. Angesprochen sind insbesondere Fachbereiche, die eine Entwicklungs-, Planungs-, Koordinations- und Multiplikationsrolle bei den klimarelevanten Investitions- und Konsumentenscheiden einnehmen. Information über Folgen des Klimawandels sowie über klimafreundliches und an den Klimawandel angepasstes Verhalten ist eine Grundvoraussetzung für situationsgerechtes Handeln. Der Bevölkerung, der Politik und der Wirtschaft sollen Entscheidungsgrundlagen sowie Handlungsoptionen aufgezeigt werden.

Wichtig ist dabei die interdisziplinäre Zusammenarbeit und der Austausch und die Vernetzung von maßgebenden Akteuren, insbesondere der Klima-, Bildungs- und Kommunikationswissenschaften, der Umweltpsychologie und der Verhaltensökonomie. Zudem sollten klimarelevante Kompetenzen integriert werden in Aus- und Weiterbildungen für die Bereiche Finanz- und Betriebswirtschaft sowie für die Bereiche Beratung, Planung und Management von Mobilität/Logistik, Raumplanung/Städtebau, Gebäude/Wohnen und Landwirtschaft/Ernährung. Dafür braucht es Unterstützung von Bund und Kantonen.

Dies legt eine explizite Behandlung der Hochschulbildung, aber auch der Forschung, im "Konzept Klimaprogramm: Bildung und Kommunikation" nahe (siehe dazu auch diverse rechtliche Grundlagen<sup>20</sup>). Dies umso mehr, als das Pariser Übereinkommen hier eine Verstärkung der Anstrengungen verlangt (Art 7 Abs. 7 lit. c, Art. 10 Abs. 5).

---

<sup>20</sup> Art. 41 des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes sowie Art. 128 und 129 der CO<sub>2</sub>-Verordnung bzw. für die Forschung Art. 6, Abs. 3 lit. a des Bundesgesetzes über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIG).

## Teil 6: Schlussfragen

**Frage 11:** Gibt es aus Ihrer Sicht weitere Reduktionsmassnahmen, die der Bundesrat dem Parlament unterbreiten soll? Wenn ja, welche?

### Finanzmarkt

**Eine Umlenkung der Finanzströme in Richtung Klimaschutz ist einer der drei Hauptpfeiler des Pariser Abkommens** (Art. 2 Abs. 1 PA). In der vorgeschlagenen Revision wird dies ausgeblendet, obwohl der Finanzmarkt einer der wichtigsten Klimaschutz-Hebeln der Schweiz ist.<sup>21</sup> Der Bund muss sich an der Erarbeitung von Grundlagen für die Beurteilung der «2-Grad-Kompatibilität» von Investitionen beteiligen. Dies auch im Interesse der Anleger, denn **Klimaschutz ist Investitionsschutz**. Momentan sind keine einheitlichen Methoden für Anleger verfügbar. Sobald eine geeignete Methodik besteht, müssten von den Gesetzgebern Anreize gesetzt werden, dass Investoren diese auf das gesamte Investment Portfolio anwenden. Der Bund sollte Anreize für institutionelle Anleger schaffen, aktiv bei der Entwicklung dieser Methoden mitzuhelfen und international für diese Methoden zu werben.

Eine internationale Abstimmung ist unerlässlich und eine global einheitliche Beurteilung muss das Ziel sein, doch wird sie noch viel Zeit benötigen. Deswegen ist es sinnvoll, wenn zunächst auf nationaler Ebene rasch und proaktiv Methoden zur Beurteilung und entwickelt, getestet und gefördert werden. Nach 2020 sollten die Grundlagen so solid sein, dass der Bund auch verbindliche Vorgaben zum Reporting machen kann und im Sinne des Klimaschutzes und der Transparenz auch machen muss. Die Klima-Allianz regt an, **ab 2020 offizielle Standards vorzulegen und diese für verbindlich zu erklären, wenn nicht bis 2023 mindestens 80% der institutionellen Anleger (Quorum: 80% der Anlagen erfasst) die Standards anwenden**. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist der angemessene Ort für eine entsprechende Norm.

Ein Plan zur Umsetzung des Paris Übereinkommens sollte sich allerdings nicht nur auf die Anlagen in den Sekundärmärkten (Aktien und Obligationen) befassen, sondern vor allem konkrete «2-Grad kompatible» Anlagen in – und die entsprechende Kreditvergabe für – die nationale und internationale Realwirtschaft fördern. Hier ist die Wirkung auf tatsächliche Emissionen am direktesten. Hierfür ist es ebenfalls notwendig, dass entsprechende Definitionen und Methoden entwickelt werden. Zusätzlich sollten sich die betroffenen Ämter mit Finanzmarktregulierern absprechen, um Hürden für langfristige Investitionen in nachhaltige Infrastruktur abzubauen.

### Internationaler Biogashandel

Die Schweizer Produktionskapazitäten für Biogas reichen bei weitem nicht aus, um die Marktnachfrage nach Biogas zu decken. Importiertes Biogas ist heute jedoch fossilen Energieträgern gleichgestellt, weil ein international System für die Anerkennung von Herkunftsnachweisen (HKN) fehlt, das Doppelzahlungen ausschliesst und Mindeststandards sicherstellt. Die auf ausländisches Biogas erhobene CO<sub>2</sub>-Abgabe erschwert die Vermarktung und damit den Ersatz von Erdgas. Es ist darum im Sinne der Ziele dieser Vorlage, möglichst rasch eine klare Perspektive für Biogas-Importe und einen **Anreiz für die Realisierung eines HKN-Systems** zu schaffen. Deshalb schlagen wir vor, Artikel 29 des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes in diesem Sinn zu ergänzen:

---

<sup>21</sup> Klima-Masterplan, Klima-Allianz 2016, S. 6f, S. 10f.

*«Sobald ein international anerkanntes und verbindliches System für Herkunftsnachweise (HKN) für Biogas bzw. synthetisch hergestelltes Gas aus erneuerbaren Quellen vorliegt, ist im Ausland hergestelltes Biogas bzw. synthetisch hergestelltes Gas aus erneuerbaren Quellen von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit, wenn es über die entsprechenden Herkunftsnachweise verfügt.»*

## **Strassenverkehr**

**Lenkungsabgabe/Mobility Pricing** Es braucht ergänzende Massnahmen für den Strassenverkehr, dem grössten Emittenten der Schweiz. Die bestehende Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und die Anhebung der Flottenstandards gemäss EU-Vorgaben reichen bei weitem nicht aus. Fast alle wirksamen Massnahmen inklusive CO<sub>2</sub>-Abgabe fokussieren bis heute auf den Gebäudebereich. Das hat die Emissionen der Gebäude deutlich gesenkt. Beim Verkehr hingegen kennt die Schweiz kaum Massnahmen und kann auch kaum Erfolge aufweisen. Dabei ist völlig klar, dass sich die Paris-Ziele ohne Senkung der hohen Verkehrsemissionen nie erreichen lassen. Die SP fordert deshalb weitere Massnahmen. Zentral ist eine Lenkungsabgabe, die aus zwei Elementen besteht und vollständig an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückverteilt werden soll. Das erste Element ist eine Abgabe auf den eingeführten Treibstoffen. Diese soll sich den internationalen Entwicklungen der Treibstoffpreise anpassen. Um Tanktourismus zu verhindern, soll sie nur so hoch sein, dass die Schweizer Preise die ausländischen Benzin- und Dieselpreise nicht wesentlich überschreiten. In Ergänzung dazu soll mit dem Mobility Pricing ein kilometerabhängiger CO<sub>2</sub>-Aufschlag für fossil angetriebene Fahrzeuge eingeführt werden, welcher die nötigen Anreize schafft, dass die Leute auf klimafreundliche Mobilität umsteigen.

### **Klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur in Randregionen**

In Ergänzung dazu soll mit flankierenden Massnahmen sichergestellt werden, dass die Mobilität auch in Randregionen nicht gefährdet wird. Dies könnte durch Anreize und bessere Infrastruktur zugunsten von Elektromobilität in solchen Regionen sichergestellt werden. Wo die Infrastruktur vorhanden ist, soll der maximale Pendlerabzug nur für klimafreundlichste Pendlerlösung geltend gemacht werden dürfen.

Dort wo die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist, soll der steuerrechtliche Pendlerabzug soll nach Klimafreundlichkeit ausgestaltet werden. Der Maximalbetrag soll ab 2020 nur dem klimafreundlichsten Transportmittel zustehen. Klimabelastende Pendler-Lösungen können nicht mehr den Maximalbetrag abziehen.

**Emissionsfreies Taxiwesen ab 2025:** In den Kantonen ist der gewerbsmässige Personentransport mit leichten Personentransportfahrzeugen bis 9 Personen auf die neue Klimapolitik auszurichten. Die Kantone sind mit Bundesrecht zu verpflichten, dass ab 2025, nur noch emissionsfreie Fahrzeuge für das Taxiwesen zugelassen werden dürfen. Soweit sinnvoll, ist der frühzeitige Umbau von offiziellen Taxiständen mit Elektro-Ladeinfrastruktur in den Kantonen durch den Bund zu fördern. Wir verweisen auf bestehend Überlegungen der Automobilbranche:  
[http://www.schinznach.amag.ch/webs/vw\\_ch/de/news.year2010.start61.html?newsPage=/content/modules/news/de/2010/Weltpremiere\\_Milano\\_Taxi](http://www.schinznach.amag.ch/webs/vw_ch/de/news.year2010.start61.html?newsPage=/content/modules/news/de/2010/Weltpremiere_Milano_Taxi)

**Technologie-Offensive** für strombasierte Treibstoffe: Es sind die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit in der Zeit zwischen 2020 und 2030 pilotartig die strombasierten Treibstoffe (Power-to-Gas/Wasserstoff, Power-to-Liquid) erprobt und weiterentwickelt werden können. In der Folge kann ab 2030 ein verbindlicher Rechtsrahmen für die Sektorenkopplung (Elektrizitätssektor wird mit Wärme- und Verkehrssektor gekoppelt) geschaffen werden.

Weiterführende Informationen finden sich hier:

<http://www.energieagentur.nrw/tool/sektorenkopplung/einfuehrung.php>



**Synthetische Treibstoffe:** Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes ist eine gute Gelegenheit, um die **Motion Böhni** (14.3837) zu behandeln. Diese verlangt, dass Betreiber, Importeure und Hersteller von Fahrzeugen, welche mit synthetischen, CO<sub>2</sub>-neutralen Treibstoffen betankt werden, reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung angerechnet erhalten. Synthetische Treibstoffe werden beispielsweise mittels der Power-to-Gas-Technologie (PtG) oder der Power-to-Liquid-Technologie (PtL) hergestellt. Sie können die Emissionen senken, wenn für die Herstellung erneuerbare Energien genutzt werden. Die PtG- und die PtL-Technologie sind zwar energieintensiv, doch lässt sich damit Überschuss-Strom speichern. Interessant ist die Lösung insbesondere für Lastwagen und Flugzeuge, wo die Elektrifizierung schwierig ist. Die Verwendung solcher Treibstoffe darf hingegen kein Vorwand sein, um auf Effizienzsteigerungen von Neufahrzeugen zu verzichten oder die Elektrifizierung der Mobilität zu bremsen – zumal bisher sehr wenig Überschuss-Strom anfällt.

Eine allfällige Umsetzung der Motion Böhni müsste mit den folgenden Kriterien gekoppelt werden:

- Es dürfen ausschliesslich synthetische Treibstoffe angerechnet werden, für deren Herstellung **Produktionsüberschüsse erneuerbaren Energien** verwendet wurden.
- Es dürfen nur mit synthetischen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge angerechnet werden, welche die durchschnittlichen Grenzwerte einhalten (d.h. 2021 95 g CO<sub>2</sub>/km bei Leichtfahrzeugen).
- Die Anrechnung synthetischer Treibstoffe pro Importeur ist gedeckelt.

### **Klimaverträglichkeitsprüfung**

Das OcCC schlägt als neues klimapolitisches Instrument eine Klimaverträglichkeitsprüfung vor.<sup>22</sup> Sie ist die logische Antwort auf Paris, da im Sinne von Paris keine neuen klimaunverträglichen Investitionen getätigt werden sollen, die die Schweiz dann für Jahrzehnte auf einem nicht klimaverträglichen Pfad halten.

### **Luftverkehr**

Der Luftverkehr wird in der Vorlage nicht bzw. im Abschnitt zum Emissionshandel sehr ungenügend betrachtet. Da in allen anderen Bereichen politische Massnahmen getroffen werden, wird der **Luftverkehr im Jahr 2030 jener Sektor sein, der die Klimabilanz der Schweiz am stärksten belastet**. Bereits heute sind 16 % der Schweizer Treibhausgasemissionen auf die Luftfahrt zurückzuführen. Zwar werden die Flugzeuge etwas effizienter. Doch grundlegende Probleme wie die fehlenden Alternativen beim Antrieb oder die zusätzliche Klimaerwärmung durch von Flugzeugen verursachten Wasserdampf bleiben. Allfällige technische Neuerungen lassen sich nicht voraussagen. Doch es ist unabdingbar, auch im Luftverkehr starke Anreize zu schaffen, um die notwendigen Veränderungen zu beschleunigen. **Auf absehbare Zeit stehen Angebot und Nachfrage im Fokus, um die Klimabelastung zu senken. Dafür braucht es gerechte Preise, die auch die externen Kosten widerspiegeln.** Das von der ICAO kürzlich beschlossene globale Klimaschutz-Instrument kann hier nur marginale Beiträge leisten. Es erfasst lediglich das Wachstum nach 2020 und auch dieses nur unvollständig. Zudem werden einmal mehr einfach Zertifikate aus anderen Sektoren zugekauft, anstatt eine tatsächliche Emissionsminderung anzustreben. Auch sind die Qualitätsanforderungen noch völlig unklar.

Anreize auf der Nachfrageseite können im Sinne des Verursacherprinzips durch eine Besteuerung der Transportpreise erreicht werden (MWST auf Flugtickets und indem der Flugtreibstoff der Mineralölsteuer unterstellt wird). Die vollständige Kompensation des während einer Flugreise

---

<sup>22</sup> Strategische Empfehlungen zur Klimapolitik, OcCC 2015, S. 5f.

<http://www.naturalsciences.ch/uuid/ce51735c-ae73-593a-9089-1a73c09241d1>

erzeugten CO<sub>2</sub> (ggf via Emissionshandelssystem) sollte ebenfalls in den Ticketpreis integriert werden. **Eine ganze Reihe europäischer Länder verfügt bereits heute über eine Ticketabgabe**, teilweise pro Flug, teilweise abgestuft nach Kurz-, Mittel- und Langstrecken. Grossbritannien nimmt damit beispielsweise 3 bis 4 Milliarden Pfund pro Jahr ein. Die Einnahmen können an die Bevölkerung zurückerstattet oder für verursachergerechte Beitragszahlungen an die internationale Klimafinanzierung verwendet werden. Gleichzeitig sinken die Emissionen: Mit einer Erhöhung der Ticketpreise um 10% lassen sich die Emissionen um 3% senken.

Das Angebot könnte mit den folgenden Massnahmen plafoniert werden: Verzicht auf den Ausbau von Flughäfen und von Start- und Landebahnen, Beibehaltung von Nachtflugverboten oder Einführung einer Slotbörse, welche die am stärksten nachgefragten Anflug- oder Abflugrouten versteigern würde.

Die Schweiz sollte sich zudem für **schärfere Effizienzstandards in der Luftfahrt** einsetzen. Denkbar ist ein System maximaler Durchschnittswerte für neue Flugzeuge – analog zur Regelung für Neuwagen. Mit einer Verbesserung der Flugrouten und besseren Systemen für das Management von Wartezeiten können lange Umwege vermieden werden.

Um die Bevölkerung zu sensibilisieren, könnte man die durch einen Flug verursachten Schadstoffemissionen deutlich ausweisen. Dies gilt auch für Waren, die per Flugzeug transportiert werden. Zentral sind zudem Bahnverbindungen als Alternative zum Luftverkehr. Die Schweiz muss weitere Investitionen tätigen, um ihr Bahnnetz noch besser an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden, damit die Bahn auf Kurz- und Mittelstrecken (Reisezeit max. acht Stunden) konkurrenzfähig bleibt. Hingegen ist die Liberalisierung des Binnenmarkts für Fernbuslinien zu verhindern, da diese primär der Bahn und nicht dem Flugverkehr Passagiere wegnehmen.

### **Landwirtschaft**

Mit der Landwirtschaft wird ein wichtiger Hebel gesondert in der Agrarpolitik behandelt, mit allen Vor- und Nachteilen. Keinesfalls darf die separate Betrachtung dazu führen, die Landwirtschaft beim Klimaschutz auszunehmen. Aktuell verursacht sie knapp 12 % der inländischen Treibhausgas-Emissionen. Nicht eingerechnet ist der mit dem Aufwand an Energie einhergehende CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie die mit den Futtermittel-Importen verbundenen sehr hohen grauen Emissionen. Mittels Optimierung der heute üblichen Abläufe können 15-20% der Emissionen eingespart werden. Allein, für die bis 2050 nötigen Emissionsreduktionen von 60% und mehr werden solche Optimierungen nicht genügen. **Gefragt ist eine Neuausrichtung der Landwirtschaft mit der Abkehr von der tierbasierten Intensivbewirtschaftung hin zu einer ökologischen, pflanzenbasierten Landwirtschaft mit lokalen Nährstoffkreisläufen.** Um eine Treibhausgas-Reduktion von 30% bis 2030 zu erreichen, muss der Tierbestand um rund einen Viertel abnehmen. Eine solche Transformation klappt nicht ohne begleitende Umstellung der Konsumgewohnheiten hin zu vermehrt pflanzenbasierter Kost. Sonst besteht die Gefahr, dass die inländische Verringerung der Tierbestände durch Importe kompensiert wird und die Klimagasmengen in der Summe gleich bleiben oder sogar ansteigen. Nach dem Verursacherprinzip müssen auch landwirtschaftliche Emissionen von einer Lenkungsabgabe erfasst werden. Ergänzende Anpassungen sind u.a. bei den Direktzahlungen oder zur Vermeidung von Foodwaste nötig.

Ein Sektorziel für die Landwirtschaft ist zu begrüssen.

**Frage 12: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vorlage?**

**Art 33/34: Keine Befreiung fossiler WKK von der CO<sub>2</sub>-Abgabe**

Aus Klimasicht ist es unverständlich, warum fossile WKK-Anlagen von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit werden sollen. Dies setzt einen starken Anreiz, Ölheizungen durch fossile WKK zu ersetzen. Damit werden nicht nur die Ziele im Gebaubereich untergraben, sondern auch **fossile Stromproduktion durch die Hintertür** eingeführt. Art. 33/34 sind ersatzlos zu streichen. Stattdessen soll der Bundesrat endlich Effizienzvorschriften machen. Der Wirkungsgrad von Grossfeuerungen soll angehoben werden, so dass keine fossilen Feuerungsanlagen mehr errichtet werden. WKK-Anlagen sollen als einzige Alternative nur dann erlaubt werden, wenn kein klimaneutraler Ersatz möglich ist und alte WKK-Anlagen durch effizientere Anlagen ersetzt werden müssen.

**Kurzfristige Ambitionen bis 2020**

Wie oben dargelegt vermisst die Klima-Allianz Zeichen gesteigerter Ambitionen für die Zeit bis 2020, wie sie mit dem Pariser Übereinkommen beschlossen wurden. Die im Begleitbericht dargelegte Referenzentwicklung auf Basis des aktuell geltenden Rechts zeigt, dass selbst das Ziel von bloss -20% bis 2020 kaum erreicht wird.<sup>23</sup> **Die verschärften Emissionsgrenzwerte für Personenwagen dürften nicht ausreichen, um die deklarierte Ziellucke von 7.7 % zu füllen.** Der Bundesrat muss die Möglichkeiten des aktuellen Gesetzes nutzen und die Bandbreite für die Treibstoff-Kompensation voll ausschöpfen.

**Klima-Finanzierung und internationale Verantwortung**

Wie der Bundesrat im Erluterungstext ausführt, wird die Schweiz über die kommenden Jahre steigende Beiträge an internationale Klimaschutzvorhaben beisteuern müssen.<sup>24</sup> **Diese werden bis 2020 auf mindestens 450 Mio., eher wahrscheinlich im Bereich von 1 Mia. CHF pro Jahr oder gar darüber anwachsen.** Obschon auch (noch durch die Weltgemeinschaft genauer zu definierende) Zahlungen aus dem Privatsektor angerechnet werden können, wird ein signifikanter Teil davon aus öffentlichen Geldern bereitgestellt werden müssen. Alle zwei Jahre soll darüber Bericht erstattet werden.

Die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes bietet den Königsweg, geeignete Massnahmen und Instrumente (z.B. via Teilzweckbindung der Abgaben) vorzusehen. Damit könnten diese absehbaren, ansteigenden Beitragszahlungen der Schweiz verursachergerecht sichergestellt werden. Die Vorlage geht jedoch nicht darauf ein. Im Gegenteil: Durch die vorgeschlagene weitgehende Rückerstattung sämtlicher Einnahmen **läuft die Schweiz Gefahr, für ihren Beitrag an die internationale Klimafinanzierung zunehmend auf Mittel des allgemeinen Staatshaushaltes zurückgreifen zu müssen.**

---

<sup>23</sup> Bafu, Klimapolitik Schweiz, Erläuternder Bericht zur Vorlage, 2016, S. 28f.

<sup>24</sup> Industriestaaten haben ihren Wohlstand zum grössten Teil mit fossiler Energie aufgebaut und verantworten somit den Löwenanteil der historischen Treibhausgas-Emissionen. Deren negative Auswirkungen spüren jedoch vor allem die Ärmsten in den am meisten exponierten und am wenigsten bemittelten Entwicklungsländern. Diese haben aber vergleichsweise wenig zum globalen Klimawandel beigetragen. Getreu dem Verursacherprinzip, aber auch weil das 1.5-2-Grad-Ziel nur dann eingehalten werden kann, wenn Massnahmen in allen Ländern gleichzeitig eingeleitet werden, sieht die Klimakonvention deshalb ein "Burden-Sharing" vor: Das Pariser Übereinkommen schreibt vor, dass die wohlhabenden Industrieländer bis 2020 auf mindestens 100 Mia. USD pro Jahr ansteigende Klimafinanzierungs-Beiträge an Mitigations- und Adaptationsmassnahmen in besonders exponierten Entwicklungsländern mobilisieren müssen.

Die Klima-Allianz betrachtet es daher als unabdingbar, im Rahmen dieser Vorlage Mechanismen und Instrumente vorzusehen, die der Schweiz erlauben ihre internationalen Klimafinanzierungs-Verpflichtungen nachzukommen. **Das Verursacherprinzip muss dabei im Vordergrund stehen.** Konkret bedeutet dies beispielsweise, Einnahmen aus den vorgesehenen Abgaben, Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten oder den Kompensationszahlungen für Neuwagen- oder Treibstoffimporte teil-zweckgebunden für internationale Beitragszahlungen vorzusehen. Als Variante bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe könnte nur jener Teil zurückerstattet werden, der über die externen Kosten hinausgeht. Als sehr verursachergerechtes Instrument bietet sich zudem eine Abgabe im bisher steuerlich stark privilegierten Flugbereich an.

Die Schweiz muss ihre internationalen Klimafinanzierungs-Verpflichtungen in erster Linie über die etablierten multilateralen Instrumente der Klimakonvention (z.B. über den Green Climate Fund, den Adaptation Fund oder über die Global Environment Facility) erfüllen. Für die Klima-Allianz ist dabei zentral, dass Klimafinanzbeiträge der Schweiz an solche multilateralen Instrumente in jedem Fall zusätzlich zur bestehenden Schweizer Entwicklungszusammenarbeit (EZA) budgetiert und geleistet werden, d.h. **nicht auf Kosten der Schweizer Entwicklungshilfe** gehen und auch nicht indirekt im EZA-Rahmenkredit kompensiert werden.

#### **Abschliessende Bemerkung**

Das heute verfügbare Wissen über die Klima-Erwärmung und das Pariser Übereinkommen legen eine rasche Fokussierung auf ein Ziel von netto null Emissionen nahe. Ein weiter wie bisher mit punktuellen Verbesserungen ist dafür nicht ausreichend. Die Zukunft liegt aus Sicht der Klima-Allianz darum zwingend in einer Treibhausgas-Abgabe, die alle Gase und alle Sektoren erfasst. Dazu gehören via Grenzsteuer-Ausgleich auch die Grauen Emissionen. **Je rascher die Schweiz auf diesen Pfad einschwenkt, desto günstiger für sie und desto besser fürs Klima.**

*Ende des Fragebogens. Besten Dank für Ihre Teilnahme.*

*Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme bis spätestens am **30. November 2016** als **Word-Dokument** und als **PDF** in elektronischer Form an die folgende Adresse zu senden:*

[climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)

*Für Rückfragen steht Ihnen Reto Burkard, Leiter der Sektion Klimapolitik des BAFU, gerne zur Verfügung:*

[reto.burkard@bafu.admin.ch](mailto:reto.burkard@bafu.admin.ch)