

Bundesamt für Umwelt
Herr Raphael Bucher
Sektion Klimapolitik
3003 Bern

Elektronisch: raphael.bucher@bafu.admin.ch

4. April 2022

Vernehmlassung zur Revision des CO₂-Gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Revision des CO₂-Gesetzes.

economiesuisse und ihre Mitglieder sind der Dekarbonisierung und dem Netto Null Ziel für die Schweiz vollumfänglich verpflichtet. Wir haben die Nachhaltigkeit in unseren Statuten verankert, bereits das letzte CO₂-Gesetz unterstützt und dessen Ablehnung an der Urne bedauert. Wir unterstützen die erneuten Bemühungen im Grundsatz auch jetzt.

Als Wirtschaftsdachverband engagiert sich economiesuisse für eine Klimapolitik, die es den Unternehmen erlaubt, einen möglichst grossen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ohne an Wettbewerbsfähigkeit einzubüssen. economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt 2 Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche dieser Unternehmen nutzen Energie für die Bereitstellung ihrer Dienste und Produkte und sind deshalb von der aktuellen Revision des nationalen CO₂-Gesetzes und den damit einhergehenden Kostenfolgen betroffen. Die Gefahr von Struktureffekten, Verlagerungen und einer abnehmenden Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandortes gilt es bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen und eine Wachstumsbremse zu verhindern. Im Interesse einer prosperierenden Schweiz und unserer Mitglieder setzt sich economiesuisse ein für eine realistische, wirksame und kosteneffiziente Klimapolitik der Schweiz.

1 Allgemeine Bemerkungen

economiesuisse begrüsst die Stossrichtung des bundesrätlichen Entwurfs zum CO₂-Gesetz. Dieser baut mit einer Ausweitung des Systems der Zielvereinbarungen ein langjähriges Erfolgsmodell aus. Die

Eigeninitiative der Schweizer Unternehmen wird damit belohnt und die Klimawirkung der Wirtschaft bis 2030 erhöht.

Der Bundesrat möchte mit einer neuen Vorlage zum CO₂-Gesetz die Emissionen der Schweiz bis 2030 halbieren. Dabei setzt er aus Sicht der Wirtschaft grundsätzlich auf die richtigen Instrumente: Das System der Zielvereinbarungen für Emissionsverminderungen soll für alle Schweizer Unternehmen zugänglich gemacht werden. Damit wird ein hochwirksames Erfolgsmodell ausgebaut und insbesondere für die KMU besser zugänglich gemacht. Dank diesem System hat der Industriesektor bisher seine Soll-Werte bei den Emissionsreduktionen stets übererfüllt: Von 1990 bis 2019 sanken die Emissionen um etwa 18%, während die Bruttowertschöpfung um fast 70% zunahm.

Wichtig ist beim System der Zielvereinbarungen, dass die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass eine möglichst hohe Reduktionswirkung aus den Zielvereinbarungen resultiert. Das System der Zielvereinbarungen sollte nicht mit Auflagen eingeschränkt werden, welche die Reduktionswirkung kanibalisieren. Die Wirtschaft ist bereit, mittels Zielvereinbarungen ihre Reduktionswirkung zu erhöhen. Dies sollte im Hinblick auf die Klimaproblematik auch im Interesse des Bundes sein.

Es ist zentral, dass auch CO₂-Emissionen aus öffentlich-rechtlichen Aktivitäten deutlich reduziert werden, und nicht nur jene von privatwirtschaftlichen Akteuren. Sind Akteure mit öffentlich-rechtlichen Aktivitäten nicht Emissionshandelssystemen, Verminderungsverpflichtungen oder anderen klimapolitischen Instrumenten wie der CO₂-Abgabe unterstellt, ist eine ambitionierte CO₂-Reduktion mit anderen Massnahmen sicherzustellen – entweder mit Reduktionen dieser öffentlich-rechtlichen Aktivitäten oder mit strengen Branchenvereinbarungen.

Auch die Möglichkeit der Auslandkompensation soll nach dem Willen des Bundesrats grundsätzlich gesichert werden. Damit kann die Schweiz weiterhin im Ausland in Klimaschutzprojekte investieren - eine besonders wichtige Option für die Zielerreichung. Die Flexibilität bleibt gesichert und Mittel können dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Klimawirkung erzeugen. Die Schweiz kann dadurch flexibler Emissionsreduktionen vorantreiben und insbesondere ein nachhaltiges Wachstum in Schwellen- und Entwicklungsländern unterstützen.

economiesuisse begrüsst es, dass der Bundesrat keine neuen Abgaben oder Verbote schaffen will. Freiräume und Anreize sind für eine schnelle Dekarbonisierung wichtiger und wirksamer. Das zeigt sich vor allem in der Mobilität: Die Emissionen der Luftfahrt lassen sich durch eine mit Europa abgestimmte Beimischquote für erneuerbare Treibstoffe am besten reduzieren. Im Güterverkehr auf der Strasse bringt die LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bis 2030 die nötige Investitionssicherheit für eine schnelle Umrüstung. Damit die Investitionssicherheit auch gegen Ende der Periode (2030) gegeben ist, benötigt es aber noch eine Anpassung.

Die Vernehmlassungsvorlage ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu «Netto-Null» 2050. Die Wirtschaft will diesen Weg konsequent mitgehen; das hat sie unlängst mit einem eigenen Klimaprogramm bekräftigt. Dafür sind intelligente Rahmenbedingungen nötig, zunächst im Rahmen des vorliegenden Gesetzesentwurfs bis 2030 und auch darüber hinaus im Kontext der Gletscherinitiative. Eine ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltige Klimapolitik ist unabdingbar.

2 Detailbemerkungen

Im Folgenden sind die für economiesuisse wichtigsten Anpassungen zu den einzelnen Artikeln des CO₂-Gesetzes aufgeführt.

Zu Art. 1 und Art. 2

Kommentar:

Es fehlen kongruente gesetzliche Definitionen für die zentralen Begriffe «CO₂-Emissionen» und «Treibhausgasemissionen». Deshalb bleibt die Frage offen, ob sich das Gesetz auch gegen THG-Emissionen richtet, die Bestandteil von Kreislaufprozessen sind, welche insgesamt den THG-Gehalt der Atmosphäre nicht erhöhen oder im besten Fall sogar senken. Z.B. führt die Verbrennung erneuerbarer Treibstoffe nicht zu einer Erhöhung des THG-Gehalts der Atmosphäre, obwohl weiterhin THG ausgestossen werden. Die Gesetzesvorlage berücksichtigt diese physikalische Tatsache nicht. Das Gesetz unterscheidet nicht zwischen THG-Emissionen, die aufgrund einer zuvor erfolgten Entnahme der gleichen Menge THG keinen Einfluss auf die durchschnittliche Erdtemperatur haben und solchen, die netto zu einer effektiven Zunahme von THG führen.

Gemäss Art. 1 (Zweck) des CO₂-Gesetzes ist davon auszugehen, dass mit THG-Emissionen nur jene Emissionen gemeint sind, welche den THG-Gehalt der Atmosphäre – und damit die globale Durchschnittstemperatur – effektiv (netto) erhöhen. Das Gesetz sollte deshalb die Begriffe CO₂- oder THG-Emissionen auf keinerlei Prozesse anwenden, die Teile von geschlossenen Kreisläufen der Kohlenstoff-Wiederverwertung sind. Konkret sollte weder die Verbrennung erneuerbarer Treibstoffe noch die Verbrennung von schnell genug nachwachsendem Pflanzenmaterial als (klimawirksame) CO₂- oder THG-Emissionen bezeichnet werden.

Den beiden Begriffen CO₂- und THG-Emissionen sind die Attribute «klimawirksam» und «nicht klimawirksam» voranzustellen. Klimawirksame CO₂- bzw. THG-Emissionen sind CO₂- bzw. THG-Emissionen, die den CO₂- bzw. THG-Gehalt der Atmosphäre klimawirksam erhöhen. Nicht klimawirksame CO₂- bzw. THG-Emissionen sind CO₂- bzw. THG-Emissionen, die Bestandteil von Prozessen sind, welche zuvor oder kurz genug danach den CO₂- bzw. THG-Gehalt der Atmosphäre um den gleichen Betrag verringern oder die aus anderen Gründen den klimawirksamen CO₂- bzw. THG-Gehalt der Atmosphäre nicht erhöhen. Siehe dazu auch folgender neuer Art. 2 Abs. 1.

(neu) Art. 2 Abs. 1

Fossile Energieträger sind Gemische oder Derivate von Kohlenwasserstoffen, die sich durch geologische Umwandlungsprozesse aus abgestorbenem organischem Material gebildet haben. Keine fossilen Energieträger sind Mengen von flüssigen oder gasförmigen Energieträgern, bei denen entsprechende Nachweise erbracht werden, die auch belegen, dass die mit ihrer Nutzung im Vergleich zu fossilen Energieträgern resultierende Treibhausgasvermeidung von keinem anderen Land beansprucht wird.

Kommentar:

Auch bei der Verbrennung von erneuerbaren Energieträgern entstehen CO₂-Emissionen, die aber nicht klimarelevant sind. Als klimarelevant sind einzig die Emissionen aus fossilen Energieträgern zu betrachten, weshalb die Regulierung auf deren Reduktion auszurichten ist. Treibhausgasemissionen sind zudem nicht lokal, sondern global wirksam. Deshalb sollte bei der Nutzung von Energieträgern eine Gesamtsystembetrachtung vorgenommen werden, die nicht an der Landesgrenze Halt macht. Zwar verlangt das Internationale Klimaübereinkommen eine Bilanzierung der Treibhausgasemissionen nach dem Territorialitätsprinzip, schliesst damit jedoch nicht aus, dass erneuerbare Energieträger international gehandelt werden und nicht im Produktionsland, sondern im Verbrauchsland als solche bilanziert

werden. Sicherzustellen ist indessen, dass keine Doppelanrechnung im Produktions- und im Verbrauchsland stattfindet.

(neu) Art. 2 Abs. 3bis

3bis Nationale Bescheinigungen sind durch den Bundesrat beziehungsweise das zuständige Departement ausgestellt, in der Schweiz handelbare Bescheinigungen über in der Schweiz nachweislich erzielte Verminderungen von Treibhausgasemissionen.

Kommentar:

Dient nur der Klarstellung, dass Bescheinigungen vom Bund ausgestellt werden. Man könnte das auch implizit aus Art. 7 Abs. 1 ableiten, wonach der Bundesrat die Anforderungen für die Ausstellung von Bescheinigungen festlegt.

Art. 2 Abs. 6

Kommentar:

Wir begrüßen ausserordentlich, dass in der Vorlage Rechtsgrundlagen für die geologische Sequestrierung geschaffen wurden. Besonders schwer zu dekarbonisierende Industrien wie die Zementindustrie sind auf solche technischen Lösungen angewiesen. Die Planungs- und Investitionssicherheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor solcher Projekte. Die Anrechenbarkeit solcher Technologien ist ein wichtiger Schritt, um die Planungssicherheit zu erreichen. Siehe dazu auch Art. 6 Abs. 1 sowie Art. 7 Abs. 1.

Art. 3 Abs. 1bis

(...)

~~Der Bundesrat kann für einzelne Sektoren Ziele und Zwischenziele festlegen. Dabei werden die Vorleistungen und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotenzial berücksichtigt.~~

(...)

Kommentar:

Dieser Passus soll gestrichen werden. Es gilt das übergeordnete Ziel. Es benötigt nicht noch zusätzlich ein Mikromanagement für einzelne Sektoren.

Falls an der Festlegung von Zielen und Zwischenzielen für einzelne Sektoren festgehalten wird, soll der Bundesrat die betroffenen Kreise vorgängig anhören. Richtig und wichtig ist, dass dann – wie vorgesehen – bei der Festlegung der Ziele und Zwischenziele die Vorleistungen und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotential berücksichtigt werden, damit einzelne Wirtschaftszweige nicht benachteiligt werden. Was die Festlegung von Zielen und Zwischenzielen für einzelne Sektoren betrifft ist zudem darauf hinzuweisen, dass diese in der Vergangenheit sehr ungleich gesetzt wurden und dies mit dem klimapolitischen Zweck teilweise kaum vereinbar gewesen sein dürfte. Hier sollte bei der künftigen Verordnungsgebung verstärktes Augenmerk auf Gleichbehandlung (unter Einbezug der Vorleistungen und dem Verminderungspotential) und Technologieoffenheit gelegt werden.

Art. 4 Abs. 5

(...)

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

Kommentar:

Wir bekräftigen die Notwendigkeit eines solchen Artikels. Falls bspw. der Fall eintritt, dass via Art. 26 im Rahmen der Kostengrenze von 5 Rp./l keine genügende Zahl internationaler Bescheinigungen finanziert werden können, muss der Bund diese selbst finanzieren.

(neu) Art. 4 Abs. 6

Der Bundesrat berücksichtigt wo immer möglich internationale Standards, insbesondere diejenigen der Europäischen Union.

Kommentar:

Mit den vorgeschlagenen Art. 6 Abs. 1 und Art. 7. Abs. 1 E-CO₂-Gesetz besteht die Gefahr einer Helvetisierung der Anforderungen. Wir sind gegen inländische regulatorische Bestimmungen, die über internationale harmonisierte Standards hinausgehen. Davon betroffen sehen wir die Art. 6 und 7 im Vergleich zu den Art. 13 und 35. Wichtig ist hier, dass sich der Bundesrat bei allen internationalen Tätigkeiten an internationalen Standards, wie zum Beispiel IPCC oder WIR orientiert und keinen Swiss Finish vorsieht, welcher inländische Unternehmen benachteiligt. Es sollten sowohl für Unternehmen im Inland als auch im Ausland gleich lange Spiesse («level playing field») gelten. Daher muss in Art. 4 in erster Linie der Grundsatz festgelegt werden, dass der Bundesrat, wo immer möglich, internationale Standards berücksichtigt.

Art. 6 Abs. 1

Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die im Ausland erzielte Emissionsverminderungen und Erhöhungen der Senkenleistung insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung erfüllen müssen, damit die dafür ausgestellten internationalen Bescheinigungen in der Schweiz berücksichtigt werden.

(...)

Kommentar:

Die Bescheinigungen für Senkenleistungen werden hier unnötig auf geologische Sequestrierung eingeschränkt. Dies ist nicht zielführend. Man sollte möglichst alle Optionen offenlassen. Senken sollten generell auch im Ausland angerechnet werden können. Hier ist eine Symmetrie zwischen Inland und Ausland plausibel. Somit sollten für Senken im Ausland dieselben Bedingungen gelten wie für Senken im Inland (siehe Artikel 7). Bei der Anrechnung von Senken im Ausland ist es selbstverständlich, dass Doppelzählungen nicht zulässig sind (gemäss Artikel 5).

Art. 7 Abs. 1

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

Kommentar:

Wie bei Artikel 6 erwähnt, sind geologische Senken von zentraler Bedeutung für schwer zu dekarbonisierende Industrien. Entsprechend soll auch für die inländische geologische Sequestrierung eine entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen werden. Dies wird sehr begrüsst.

(neu) Art. 9 Abs. 3bis

Die Baubewilligungsbehörden behandeln Baugesuche für umfassende energetische Gebäudesanierungen und Ersatzneubauten nach einem vereinfachten und beschleunigten Verfahren.

Kommentar:

Damit die 3% Sanierungsquote (pro Jahr) erreicht werden kann, sollten bestehende Hürden und Regulierungen im Gebäudebereich abgebaut werden. Baubewilligungsverfahren sollen vereinfacht, beschleunigt und digitalisiert werden.

Art. 9 Abs. 4

(...)

~~Die Kantone sehen für den Ersatz einer Wärmeerzeugungsanlage eine Meldepflicht und, wenn für den Ersatz eine fossil betriebene Heizung vorgesehen ist, eine Beratungspflicht vor.~~

Kommentar:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum es für den Ersatz einer Wärmeerzeugungsanlage eine Meldepflicht benötigt resp. steht hier der Nutzen der Meldepflicht in einem schlechten Verhältnis zum administrativen Aufwand. Eine Beratungspflicht scheint als erzieherische Massnahme gedacht, wenn bei einem Ersatz eine fossil betriebene Heizung vorgesehen ist. Ein solcher administrativer Aufwand ist unbedingt zu vermeiden. Eine solche Pflicht verstösst gegen die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit. Zudem werden die kantonalen Zuständigkeiten im Gebäudebereich missachtet. Was der Nutzen einer solchen Beratungspflicht sein sollte, bleibt offen.

Die Regelung beinhaltet zudem eine nicht gerechtfertigte Differenzierung zwischen verschiedenen Heizungsanlagen und müsste deshalb unbedingt technologieneutral ausgestaltet werden. So sind beispielsweise Elektrowärmepumpen auch auf mit fossilen Brennstoffen erzeugten Strom angewiesen, während umgekehrt Gasheizungen mit erneuerbaren Gasen betrieben werden können.

Art. 10 Abs. 2bis

2bis Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dürfen bezogen auf den Ausgangswert der Schweiz Europäischen Union für das Jahr 2021 maximal betragen:

(...)

Kommentar:

Mit der Ratifikation des Übereinkommens von Paris am 6. Oktober 2017 hat sich die **Schweiz** international verpflichtet, **ihre** Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren und im Durchschnitt der Jahre 2021–2030 um 35 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Der sich aus der internationalen Verpflichtung ergebende Absenkpfad bezieht sich auf **Schweizer** Werte. Eine Festlegung des sich erst Ende 2022 ergebenden konkreten Zielwerts in der EU setzt somit eine falsche Prämisse. Ausgangs- und Zielwerte müssen die gleiche Basis haben. Der Bundesrat hat in Rekordzeit die Motion Müller Damian 20.3210 Ende November 2021 die Abschaffung von Zielwerten für Kleinserien- und Nischenhersteller auf 2022 beschlossen. Grundsätzlich sollten die Vorschriften der CO₂-Regelungen einerseits nicht den Wettbewerb im Binnenmarkt tangieren und andererseits keine neuen Handelshemmnisse nach sich ziehen. Mit der Aufhebung wurde eine Diskrepanz zur EU geschaffen, welche die Praxisänderung zu den Nischenmarken erst auf das Jahr 2028 plant. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.

Art. 10 Abs. 3

3 Importeure und Hersteller von Fahrzeugen nach den Absätzen 1–2bis (nachfolgend Fahrzeuge) müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmals in Verkehr gesetzt werden (Neuwagenflotte), gemäss einer individuellen Zielvorgabe (Art. 11) begrenzen. Eine vorherige Zulassung ausserhalb der Schweiz weniger als 3 Monate vor der Zulassung in der Schweiz wird nicht berücksichtigt.

Kommentar:

Mit dem neu geschaffenen Begriff «Neuwagenflotte» besteht Potential zur Präzisierung / Abgrenzung und somit Angleichung an die Europäische Regelung. Die zu Art. 17 Abs. 2 CO₂-VO analoge Regelung im EU-Recht ist Art. 2 Abs. 2 der EU-Verordnung über die Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen (bisher 443/2009/EG(PW) und 510/2011/EG (LNF); seit 01.01.2020 die Verordnung EU/2019/631). Dabei haben das Europäische Parlament und der Rat der EU die «relevante Frist» folgendermassen geregelt – dies sowohl in der aktuellen als auch in den vorhergehenden Verordnungen: «eine vorherige Zulassung ausserhalb der Union weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Union wird nicht berücksichtigt». Das heisst: seit 2012 beträgt die Frist in der EU drei Monate. Der Bundesrat und das BAFU wollen bekanntermassen bei den Anpassungen und Änderungen von Verordnungen zum CO₂-Gesetz nicht ohne Not vom EU-Recht abweichen. Dementsprechend wäre die Frist im Schweizer Recht auf drei Monate festzulegen. Damit würde keine Abweichung vom EU-Recht entstehen und der Wettbewerb besser gewährleistet, als dies mit der aktuellen Regelung von sechs Monaten der Fall ist. Die geltende Regelung nützt allein den Generalimporteuren. Gestützt auf die Regelung bauen sie – mit Hilfe des BAFU – ihre Marktmacht zu Lasten der Direkt- und Parallelimporteure immer weiter aus. Die Ungleichbehandlung schadet dem Wettbewerb und geht zulasten der Schweizer Konsumenten, die letztlich höhere Preise als im Ausland bezahlen.

Art. 10 Abs. 5

~~5 Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb. Falls die Abweichung zwischen den Emissionen gemäss der anwendbaren Messmethode und jenen im realen Fahrbetrieb zunimmt, kann er geeignete Massnahmen ergreifen.~~

Kommentar:

Die unter Art. 10 Abs. 4 bereits etablierte Regelung gibt dem Bundesrat bereits genügend Spielraum. Unter Artikel 13 Abs. 3 der EU-Verordnung 2019/631 fordert die europäische Gesetzgebung die Korrektur der Übereinstimmungsbescheinigung. Aufgrund der Automatischen Datenübernahme im Rahmen des Mutual Recognition Agreement (MRA) als Teil der Bilateralen I gelten für die Schweiz die gleichen Regelungen für die EU-Typengenehmigungen. Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie die allfällige Sanktionierung von Abweichungen zwischen Emissionen im Realbetrieb und den CO₂-Messwerten sind zwingend zu vermeiden, da sie unbeabsichtigte starke Auswirkungen haben können. Das Parlament muss bei solchen Fragen Mitsprachemöglichkeit haben, weshalb keine neuen Massnahmen ohne Parlamentsentscheid beschlossen werden sollten.

Art. 10a Abs. 4

~~4 Er berücksichtigt dabei die Vorschriften der Europäischen Union.~~

Kommentar:

Die Streichung des Artikel 10a Abs. 4 gibt dem Bundesrat die Möglichkeit ein erweitertes Phasing-In einzuführen, welches von den europäischen Vorschriften abweicht. Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind daher bei der

Umsetzung der Ordnungsrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Das heisst, für die Schweiz sind entsprechend Ziele festzulegen, als ob die Schweiz (betreffend Emissionsvorschriften) ein EU-Mitgliedstaat wäre. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund unsachgemässer CO₂-Regelungen einen Wettbewerbsnachteil erfahren.

Art. 12 Abs. 2

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

Kommentar:

Die geplante Anpassung des Art. 12 Abs. 2 schafft eine staatliche Wettbewerbsbeschränkung. Eine Verweigerung von bisher z.T. akzeptierten Dokumenten seitens der Vollzugsbehörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich. Marktabschottungen sind wettbewerbspolitisch unerwünscht und daher zu beseitigen. Neben Zyklusmessungen nach NEFZ und WLTP sollen weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden. Für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung befreit sind, sollen von den Behörden neu auch Prüfberichte akzeptiert werden gemäss dem US-amerikanischen Testverfahren FTP (Publikation auf www.fueleconomy.gov).

(neu) Art. 12a

1 Importeure und Hersteller von Fahrzeugen können beantragen, dass die CO₂-Verminderung, die durch die Verwendung von Treibstoffen erzielt wird, die mittels Elektrizität aus erneuerbaren Energien hergestellt werden (synthetische Treibstoffe), bei der Berechnung der CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Sie müssen hierfür Nachweise vorlegen, aus denen hervorgeht, welche Mengen solcher Treibstoffe ihnen welcher Inverkehrbringer vertraglich zurechnet.

2 Die CO₂-Verminderung nach Absatz 1 bestimmt sich nach:

- a. der Summe der für das betreffende Jahr vertraglich zugerechneten Mengen synthetischer Treibstoffe;
- b. der Anzahl Fahrzeuge in der Neuwagenflotte, für die synthetische Treibstoffe verwendet werden können; und
- c. dem Umfang der CO₂-Emissionen, die die Fahrzeuge nach Buchstabe b während ihrer durchschnittlichen Lebensdauer erwartungsgemäss verursachen.

Kommentar:

Wir beantragen die Wiederaufnahme einer im Grundsatz soweit ersichtlich unbestrittenen Bestimmung aus der Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes (Art. 18 der Referendumsvorlage), welche einen wirksamen Anreiz setzt, erneuerbare synthetische Treibstoffe rasch auszubauen.

Art. 13 Abs. 1

1 Überschreiten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers die individuelle Zielvorgabe, so muss der Hersteller oder Importeur dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetztes Fahrzeug für jedes Gramm CO₂/km über der individuellen Zielvorgabe einen Betrag zwischen ~~95.00~~ 75 CHF und ~~152.00~~ 120 CHF entrichten.

Kommentar:

Die Anpassung der Beträge auf 75 CHF und 120 CHF werden der neuen Währungssituation gerecht. Aufgrund der annähernden Parität des Schweizer Franken zum Euro ist die Anpassung der Beträge (mit der gleichen Preisspanne) erforderlich.

Art. 13 a

~~Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation veröffentlicht jährlich:~~

- ~~a. die Namen der Importeure und Hersteller, die mindestens 50 Personenwagen oder mindestens 6 Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erstmals in Verkehr gesetzt haben;~~
- ~~b. die Zusammensetzung der Emissionsgemeinschaften;~~
- ~~c. pro Importeur und Emissionsgemeinschaft je Neuwagenflotte:~~
 - ~~1. die Anzahl der erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge,~~
 - ~~2. die durchschnittlichen CO₂-Emissionen,~~
 - ~~3. die individuelle Zielvorgabe,~~
 - ~~4. die erhobenen Sanktionen.~~

Kommentar:

Auf die Veröffentlichung der Angaben über die Erreichung der Zielvorgaben ist inskünftig zu verzichten. Der Verzicht auf Veröffentlichung ist aus folgenden Gründen angezeigt:

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

Art. 13b

Kommentar:

Der vorgesehene Verzicht auf die heute bestehenden Steuererleichterungen für erneuerbare Treibstoffe und deren (ausschliesslicher) Ersatz mit der Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen wird abgelehnt. Die im Erläuternden Bericht auf S. 18 hierfür präsentierte Begründung überzeugt nicht und lässt ausser Acht, dass nachfrageseitige Anreize zum Umstieg auf emissionsärmere Treibstoffe nicht nur notwendig erscheinen, sondern von den Verbrauchern, namentlich auch im Gütertransport und in der Logistik, auch dringend nachgefragt werden.

Anstelle eines konkreten Antrags verweisen wir an dieser Stelle einstweilen auf die von der UREK-N am 17. Januar 2022 einstimmig lancierte Parlamentarische Initiative 22.402, CO₂-Reduktion durch biogene und erneuerbare synthetische Treibstoffe.

Art. 13b Abs. 5 Bst. c

5 Personen nach Absatz 1 müssen den Bund periodisch informieren über:

- a. die Treibstoffmengen, die sie im Vorjahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt haben;
- b. die Kosten der erneuerbaren Treibstoffe; und
- ~~c. den Aufschlag auf die Treibstoffpreise aufgrund der Kosten nach Buchstabe b.~~

Kommentar:

Dieser Eingriff in die freie Preisbildung bzw. der Versuch, die Marge eines Produkts zu kontrollieren, wird klar abgelehnt.

(neu) Art. 13b Abs. 6

Die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen für Importeure und Hersteller nach Artikel 11 Abs. 5 (revCO₂-Gesetz) soll gemäss den international üblichen Standards und marktwirtschaftlichen Prinzipien ermöglicht werden.

Kommentar:

Die Ermöglichung der Handelbarkeit von CO₂-Emissionen nach marktwirtschaftlichen Prinzipien und internationalen Standards ist wie folgt begründet:

- Umweltschutz ohne staatliche Subventionen effektiv fördern. Die Einführung der Handelbarkeit von CO₂-Emissionen würde Anreize für Importeure schaffen, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten. Als Folge davon würden mehr umweltfreundliche Fahrzeuge in die Schweiz importiert und diese zu günstigeren Preisen angeboten; nota bene ohne, dass der Staat diese Fahrzeuge subventionieren würde.
- Behörden effektiv entlasten. Die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen würde das ASTRA massgeblich entlasten. Denn für die Übertragung von CO₂-Emissionen von bspw. 1000 Fahrzeugen, die den CO₂-Zielwert um 15 Gramm unterschreiten, müssen heute Verkäufer und Käufer unzählige Formulare unterzeichnen, bevor die Verwaltung die Übertragung der CO₂-Emissionen mittels zahlloser einzelner Umbuchungen vornimmt. Neu könnte die Umbuchung der gleichen Menge CO₂ (15'000 Gramm CO₂) mit einem Formular und einer Umbuchung erfolgen. Dies würde den Aufwand massgeblich minimieren und die Behörden effektiv entlasten.
- Emissionshandel effizient ausgestalten. Der Bürokratieabbau spart Zeit und Kosten und ermöglicht einen effizienten Emissionshandel. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz zu bewältigen. Die früher gewährte Praxis der Rückabtretungen soll zudem wieder gewährt werden.

Art. 13d Abs. 1

1 Anbieter von Flugtreibstoffen müssen dem in der Schweiz zur Betankung verkauften Flugpetrol einen bestimmten Anteil an erneuerbaren Flugtreibstoffen beimischen (Beimischquote). Die Beimischquote kann einen Mindestanteil an erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen umfassen. Der Bundesrat berücksichtigt dabei die Regelung in der EU. Die erneuerbaren Flugtreibstoffe müssen die Anforderungen

nach Artikel 35d USG erfüllen. Es ist sicherzustellen, dass eine Anrechnung mittels Zertifikatshandel ermöglicht wird.

Kommentar:

Der gewählte Mechanismus einer Beimischquote für erneuerbare Flugtreibstoffe wird befürwortet, sofern dieser im Gleichschritt mit der EU erfolgt. Die vorgeschlagene Lösung, dass Anbieter von Flugtreibstoffen die Pflicht einhalten müssen, ist am einfachsten umsetzbar.

Ausserdem soll die Gesetzgebung die Schaffung von Book & Claim Lösungen für erneuerbare Treibstoffe ermöglichen, logistische Aufwände reduzieren und den Zugang zu SAF sicherstellen. Der Transport und die Beimischung von Flugpetrol werden vor allem zu Beginn – bei geringen beigemischten Mengen und limitierten Verfügbarkeiten - zu erheblichen operationellen Aufwänden und zusätzlichen Transportkosten führen. Der Aufbau eines sogenannten Book & Claim Systems in der Schweiz in Zusammenarbeit mit der EU wird deshalb gerade zu Beginn – während die Verfügbarkeit von SAF gering und die Logistik noch nicht etabliert ist – als wichtiges Element gesehen, um die Markteinführung von SAF zu begünstigen. Dabei würde die Nutzung von SAF nicht nur über eine physische Betankung, sondern auch über den Kauf eines SAF-Zertifikats anerkannt und nachgewiesen werden können. Eine monetäre Verrechnung der Zusatzkosten der Beimischquote von SAF würde den gleichen Zweck erfüllen, nämlich den Umstieg auf SAF fördern, ohne dass das Flugpetrol physisch vor Ort getankt werden müsste. Stattdessen würde der zusätzliche SAF-Anteil an einem anderen Flughafen in der Schweiz oder im Ausland dem herkömmlichen Kerosin beigemischt.

Art. 13d Abs. 2

2 Der Bundesrat legt die Beimischquote und den Mindestanteil der erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe fest. Er berücksichtigt dabei internationale Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der Europäischen Union. Er kann die Erfüllung der durchschnittlichen Beimischquoten über einen Zeitraum von mehreren Jahren erlauben.

Kommentar:

Der Grundstein für eine marktbasierende Dekarbonisierung der Luftfahrt wird durch die Festlegung einer Beimischquote gelegt. So können Marktanreize für die Produktion und Verwendung von nachhaltigen Treibstoffen geschaffen werden. Von grosser Bedeutung ist hierbei der Vorschlag der engen Anlehnung an die EU. SAF werden auf unbestimmte Zeit deutlich teurer als fossiles Kerosin bleiben. Um Verkehrs- und Emissionsverlagerungen (Carbon Leakage) zu vermeiden und die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Fluggesellschaften zu erhalten, muss die Einführung einer Schweizer Beimischquote im Gleichschritt mit der EU erfolgen. Die geltenden Marktmechanismen und der scharfe internationale Wettbewerb erlauben Fluggesellschaften keine unilateralen Preiserhöhungen. Mit wachsenden Kostennachteilen ab der Schweiz werden Flugverbindungen über ausländische Drehkreuze attraktiver, was Emissionen nicht verringert, sondern lediglich verlagert.

Die von der EU angestrebten SAF-Ziele werden als ambitioniert aber mit den richtigen gesetzlichen Rahmenbedingungen und international abgestimmten Fördermechanismen als erreichbar eingestuft. Höhere Schweizer SAF-Ziele wären kaum erreichbar sowie wirtschaftlich und klimapolitisch kontraproduktiv: Der Schweizer Luftverkehrsstandort ist zu klein, um mit höheren SAF-Zielen auf dem internationalen SAF-Markt einen Impuls für höhere Produktionskapazitäten setzen zu können. Mit einer höheren Beimischvorgabe würde die Schweiz aufgrund der Kostennachteile für die heimischen Fluggesellschaften die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts gefährden und gleichzeitig eine Verlagerung von Verkehrsströmen und CO₂-Emissionen begünstigen.

Um auf Marktschwankungen und unterschiedliche Angebots- und Nachfrage-Szenarien reagieren zu können, sollte eine Flexibilisierung zur Erfüllung der Beimischquote geprüft werden. Der Mindestanteil könnte in diesem Fall über die Dauer einer Periode (und nicht jährlich) erreicht werden. Dies würde

auch den Marktteilnehmern erlauben, unternehmerisch zu denken und SAF analog zum heutigen Kerosin zu einem für sie möglichst günstigen Zeitpunkt einzukaufen.

Art. 13d Abs. 3

3 Personen nach Absatz 1 müssen die Beimischquote im ~~Jahresdurchschnitt~~ Durchschnitt einer Zeitperiode erfüllen. ~~Zur Die Erfüllung der festgelegten jährlichen Beimischquote können sie sich zu Gemeinschaften zusammenschliessen ist durch eine physische Produktzufuhr sowie über eine bilanzielle Anrechnung über inländische und ausländische SAF-Nutzungszertifikate möglich.~~

a. Bei Nichterfüllung der Beimischquote, können die Anbieter die notwendige Menge an nachhaltigen Treibstoffen zur Erfüllung der Beimischquote durch den Erwerb von SAF-Zertifikaten auf dem internationalen Markt einkaufen und dadurch kompensieren.

b. Damit können die Sanktionsmöglichkeiten nach Art. 13e vermieden werden.

Kommentar:

In Art. 13e soll neu eine Sanktionsmöglichkeit bei Nichterfüllung eingeführt werden. Dieser Ansatz ist grundsätzlich richtig, allerdings sollte eine Sanktionierung immer erst ganz am Schluss zum Zuge kommen. Da die Anbieter von Flugtreibstoffen in der Schweiz jedoch kaum Einfluss auf den internationalen SAF-Markt haben, könnte der Bundesrat eine Alternativlösung ermöglichen. SAF werden nicht in der Schweiz hergestellt, sondern von internationalen Treibstoffproduzenten und werden lediglich als Anteil zum gesamten Flugpetrol beigemischt. Es gilt deshalb die Möglichkeit zu prüfen, dass schweizerische Anbieter von Flugtreibstoffen bei Nicht-Erfüllung zuerst eine Ersatzlösung auf dem internationalen Markt im Sinne eines Zertifikats einkaufen können. Damit würde sichergestellt, dass die Quote insgesamt erfüllt würde und gleichzeitig ein Beitrag zur Reduktion des CO₂-Austosses geleistet würde. Mit der Möglichkeit eines Zusammenschlusses von Treibstofflieferanten zu Gemeinschaften öffnet der Bundesrat Tür und Tor für Preisabsprachen und zementiert das heute bereits herrschende SAF-Monopol. Ein solcher Vorschlag ist deshalb abzulehnen. Viel zielführender ist die oben erwähnte Schaffung von Book & Claim Lösungen für erneuerbare Treibstoffe zu ermöglichen.

Art. 13d Abs. 4

4 Der Bundesrat kann Massnahmen vorsehen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass Betreiber von Luftfahrzeugen Flugtreibstoffe über den eigentlichen Bedarf hinaus mitnehmen. Der Bundesrat orientiert sich dabei an internationalen Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der Europäischen Union.

Kommentar:

Dieser Artikel wird als sinnvolle Massnahme zur Vermeidung des Tankerings unterstützt. Idealerweise sind die Massnahmen in enger Abstimmung mit der EU und/oder in Anlehnung an EU-Regeln festzulegen. Wichtig ist, dass die Schweiz nicht zu einem Schlupfloch wird, in dem Massnahmen leicht umgangen werden können.

Art. 13d Abs. 6

~~Sie müssen den Bund über die zur Erfüllung der Beimischquote aufgewendeten Kosten informieren.~~

Kommentar:

Im Sinne einer Überprüfung, dass die Beimischquoten eingehalten werden, ist eine jährliche Berichterstattung von Treibstoffanbietern an das BAFU sinnvoll. Allerdings ist eine Informationspflicht zu den aufgewendeten Kosten zur Erfüllung der Beimischquote weder zielführend noch nötig. Es bleibt auch

unklar, welche genauen Mehrkosten aufgeführt werden müssen und wie diese Informationen weiterverwendet werden sollen. Da es sich zum Teil auch um geschäftssensitive Informationen handeln kann, ist auf die Informationspflicht zu verzichten. Art. 13d Abs. 6 ist daher zu streichen.

Art. 13e

Kommentar:

Die Einführung einer Sanktionsmöglichkeit bei Nichterfüllung scheint uns grundsätzlich richtig. Idealerweise wird sie durch eine vorgängige Ersatzlösung wie unter Art. 13d, Abs. 3 vorgeschlagen ergänzt. Durch die Möglichkeit die Beimischquote durch den Erwerb von SAF-Zertifikaten auf dem internationalen Markt einzukaufen und zu kompensieren, könnten die Sanktionsmöglichkeiten nach Art. 13e vermieden werden. Gleichzeitig würde ein „gleicher“ Beitrag zur Reduktion des CO₂-Austosses geleistet.

Art. 16 Abs. 4

1 Betreiber von Anlagen, die einer bestimmten Kategorie angehören, sind zur Teilnahme am EHS verpflichtet.

(...)

4 Der Bundesrat berücksichtigt die Regelungen der Europäischen Union.

Kommentar:

Um gleichlange Spiesse mit dem europäischen Ausland zu gewährleisten, ist es von grosser Bedeutung, dass die Entwicklungen in der Europäischen Union berücksichtigt und die Schweizer Gesetzgebung entsprechend angepasst wird. Dies wird begrüsst, auch in den folgenden Artikeln. Generell ist es zudem zentral, dass auch CO₂-Emissionen aus öffentlich-rechtlichen Aktivitäten deutlich reduziert werden müssen und nicht nur jene von privatwirtschaftlichen Akteuren.

Art. 17 Abs. 2

(...)

~~2 Bei fossil-thermischen Kraftwerken erfolgt die Rückerstattung nur soweit, wie der CO₂-Preis einen Mindestpreis übersteigt. Dieser richtet sich nach dem Mittelwert der externen Kosten abzüglich der Auktionskosten für die abgegebenen Emissionsrechte.~~

Kommentar:

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

Art. 26 Abs. 3bis

(...)

~~3bis Personen nach Absatz 1 müssen den Bund über die für die Kompensationspflicht aufgewendeten Kosten und über den Kompensationsaufschlag informieren.~~

Kommentar:

Die Pflicht zur Information über die Kompensationskosten ist heute bereits auf Verordnungsstufe geregelt, was nie zu Problemen geführt hat. Zudem ist der Begriff «Kompensationsaufschlag» unklar. Wann

welcher Aufschlag erhoben wird, ist nicht wichtig, sondern dass die Kosten die in Abs. 3 genannte Zahl nicht übersteigen – bei Umlage auf den Absatz in einem definierten Zeitraum, der zu definieren wäre.

Art. 28 Abs. 2 Bst. b

2 Bei fehlender Kompensation sind dem Bund im Folgejahr im entsprechenden Umfang abzugeben:

- a. für das Jahr 2021: Emissionsminderungszertifikate;
- b. ab dem Jahr 2022: Emissionsrechte, nationale oder internationale Bescheinigungen.

Kommentar:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum als Ersatz für fehlende Bescheinigungen nur internationale Bescheinigungen abgegeben werden dürfen. Seit dem 1.1.2022 sind als Ersatz auch Schweizer Emissionsrechte zugelassen. Eigentlich müssten Schweizer Ersatzbescheinigungen gegenüber internationalen doch vorzuziehen sein.

Art. 31 Abs. 1 Bst. c

(...)

c. der Betreiber legt gegenüber dem Bund innerhalb von drei Jahren glaubhaft dar, wie er bis spätestens Ende ~~2040~~ 2050 das Netto-Null-Ziel erreicht oder beinahe erreicht ~~keine Treibhausgasemissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Brennstoffe mehr verursacht;~~

(...)

Kommentar:

Während das revidierte CO₂-Gesetz grundsätzlich für den Zeitraum bis 2030 ausgelegt ist, werden die ZV-Regelungen nun ohne gesetzliche Grundlage mit Netto-Null-Aspekten ergänzt. Erst im Rahmen der Erstellung einer gesetzlichen Grundlage für das Netto-Null-Ziel 2050 muss die Ausgestaltung des ZV-Systems und insbesondere eine allfällige Wirkung für die Zeit bis 2050 definiert werden. Dies ist in der vorliegenden Vorlage nicht vorwegzunehmen.

Falls der Betreiber aufzeigen muss, wie er seine Treibhausgasemissionen auf Netto-Null reduziert, dann sollte für ihn dasselbe Zieljahr gelten, das allgemein gilt und somit 2050. Ferner ist beim Ausdruck 'glaubhaft darlegen' nicht klar, was dies genau bedeutet. Die glaubhafte Darlegung sollte nicht eine feste Berichtsform sein, eine «Roadmap» sollte hier ausreichen resp. sollte der Bericht formfrei sein. Für die glaubhafte Darlegung der Erreichung von Netto-Null sollte der Betreiber die dafür nötige Zeit erhalten. Wir schlagen vor, dass die Betreiber innerhalb von drei Jahren darzulegen haben, wie sie bis spätestens 2050 vollständig dekarbonisiert sind resp. ihre Emissionen auf Netto-Null reduziert oder auf beinahe Netto-Null reduziert haben. Für die Perioden 2025-2030 und 2031-2040 soll das Treibhausgasreduktionsziel nach Zielvereinbarung-Regelung (Paybackzeiten) Vorrang zum Netto-Null-Ziel erhalten.

Es ist nicht zielführend, wenn einerseits das System der Zielvereinbarungen für sämtliche Unternehmen geöffnet werden soll und andererseits in diesem Artikel grosse Auflagen gemacht werden, die den Zugang zum System der Zielvereinbarungen wieder massiv einschränken. Es ist im gemeinsamen Interesse von Bund und Wirtschaft, dass das System der Zielvereinbarungen derart ausgestaltet wird, dass möglichst viel inländische Reduktionswirkung resultiert.

Art. 31 Abs. 2

2 Die Verminderungsverpflichtung dauert bis Ende ~~2040~~ 2050 und enthält ~~Treibhausgas~~ effizienzziele für die Zeitspannen ~~2025–2030 und 2031–2040~~.

Kommentar:

Siehe dazu den Kommentar oben zur Art. 31 Abs. 1 Bst. c. Der Artikel 31 Abs. 2 ist im selben Sinne anzupassen oder vollständig zu streichen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Verminderungsverpflichtungen nur bis 2040 resp. nicht bis 2050 dauern sollen.

Art. 31, Abs. 3, Bst. b

3 Die Betreiber mit Verminderungsverpflichtung können dem Bund die vorzeitige Beendigung ihrer Verminderungsverpflichtung beantragen:

a. per 31. Dezember 2030; oder

b auf Ende des Kalenderjahres, in dem sie für ihre ordentlichen Tätigkeiten keine fossilen Brennstoffe mehr energetisch nutzen. Ausgenommen bleibt deren Verwendung für den Betrieb von Notstrom-Aggregate oder andere risikogetriebene Backup-Systeme.

Kommentar:

Fossile Emissionen müssen für ordentlichen Betrieb vermieden werden. Kleine Rest-Emissionen z.B. aus einem Not-Kessel, müssen weiterhin möglich sein.

Art. 32

Betreiber nach Artikel 31, die ihre Treibhausgasziele nach Artikel 31 Absatz 2 nicht einhalten, müssen dem Bund pro zu viel emittierte Tonne CO₂eq:

a. einen Betrag von 125 CHF entrichten; und

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

Kommentar:

Die Sanktionen sind mit einem Betrag von 125 CHF plus der Abgabe eines Emissionsrechts/Bescheinigung viel zu hoch angesetzt. Sanktionen sind in Ordnung, sollten aber verhältnismässig und verträglich ausgestaltet werden.

Art. 32a und 32b

Kommentar:

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

Gemäss Art. 32a und 32b wird Betreibern von WKK-Anlagen, die weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen, unter bestimmten Voraussetzungen die CO₂-Abgabe auf Gesuch hin ganz oder teilweise zurückerstattet. Gemäss Art. 32a Abs. 2 legt der Bundesrat die Mindestanforderungen an die WKK-Anlagen fest.

Im geltenden (Verordnungs-)Recht wird in Bezug auf die Feuerungswärmeleistung als obere Grenze richtigerweise die Schwelle für die Teilnahme am EHS festgelegt. Die untere Grenze von 0,5 MW ist jedoch zu hoch angesetzt, und stellt eine zu hohe Hürde für die Entwicklung der WKK-Technologie zur Gewährleistung der Stromversorgungssicherheit im Winter dar.

Art. 33a

1 Vom Ertrag aus der CO₂-Abgabe werden zur Verminderung der CO₂-Emissionen nach den Artikeln 34–35 zweckgebunden:

- a. bis 2030: weniger als die Hälfte;
- b. ab 2031: ein Drittel.

Kommentar:

Dass der Gebäudebereich eine zu tiefe Sanierungsquote hat, ist seit längerem bekannt. Um im Sektor 'Gebäude' eine höhere Sanierungsquote und damit mehr Reduktionswirkung zu erzielen, ist nachvollziehbar, dass man einen grösseren Teil der CO₂-Lenkungsabgabe zweckbinden will. Auch hinsichtlich des Netto-Null-Ziels bis 2050 ist diese Massnahme nachvollziehbar.

Im erläuternden Bericht (siehe S. 55) zur Vernehmlassungsvorlage wird aber erwähnt, dass das Bundesamt für Justiz die Auffassung vertritt, dass die Teilzweckbindung aus verfassungsrechtlichen Gründen ein Drittel nicht übersteigen darf. Somit könnte es sein, dass mit diesem Artikel eine verfassungswidrige Massnahme eingeführt werden soll. Dies erachten wir demokratiepolitisch als äusserst fragwürdig.

Art. 34a Abs. 1

1 Mit jährlich höchstens ~~35~~ 50 Millionen CHF des Ertrags nach Artikel 33a kann der Bund fördern:

- a. Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung;
- b. kommunale und überkommunale räumliche Energieplanungen für die Nutzung erneuerbarer Energien und Abwärme.
- c. Projekte zur Aufbereitung und Einspeisung erneuerbarer Gase.

(...)

Kommentar:

Es ist ein grundlegender Mangel, dass aus der CO₂-Abgabe zwar zahlreiche Massnahmen mit grösserer oder kleinerer Klimaschutzwirkung finanziert werden, jedoch keine Mittel verwendet werden, um die Substitution von fossilen durch erneuerbare Gase voranzutreiben. Durch eine Erhöhung der Mittel bei Art. 34a und Ergänzung um einen entsprechenden Absatz könnte ein massgeblicher Beitrag geleistet werden, den Anteil erneuerbarer Gase im schweizerischen Gasnetz substanziell zu erhöhen.

Art. 34 Abs. 2 a

(...)

- a. In Ergänzung der Voraussetzungen von Artikel 52 EnG werden Globalbeiträge nur Kantonen ausgerichtet, die über Programme zur Förderung energetischer Gebäudehüllen- und Gebäudetechniksaniierungen, Ersatzneubauten sowie zum Ersatz bestehender elektrischer Widerstandsheizungen oder Ölheizungen verfügen und dabei eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten.

Kommentar:

Ersatzneubauten sind ein integraler Teil der Kreislaufwirtschaft und sparen viel mehr Energie und Schadstoffe ein als alte Gebäude. Darüber hinaus schont die bauliche Verdichtung den Boden. Sie waren in der CO₂-Vorlage erwähnt (in einem ähnlichen Artikel), die im Juni 2021 verworfen wurde.

Art. 36 Abs. 4

(...)

~~4 Keinen Anteil am Ertrag der CO₂-Abgabe erhalten Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 34.~~

Kommentar:

In der aktuellen Gesetzgebung erhalten die Betreiber mit Verminderungsverpflichtung einen Anteil am Ertrag der CO₂-Abgabe (Rückverteilung). Dies sollte unbedingt beibehalten werden. Mit einer Teilnahme an der Rückverteilung erhalten diese Unternehmen wichtige finanzielle Mittel, um die Dekarbonisierung zu beschleunigen. Mit diesen Mitteln kann die Wirkung massiv gesteigert werden und gleichzeitig wird das Netto-Null-Ziel dieser Unternehmen dadurch früher erreicht. Zudem begründet der erläuternde Bericht den Wegfall der Rückverteilung nicht.

Art. 37 Abs. 1

Kommentar:

Es erscheint nicht nachvollziehbar, warum aus den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 ausschliesslich Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge gefördert werden sollen. Daher soll diese Bestimmung entweder gestrichen oder technologieoffen (resp. bezogen auf alle fossilfreien Ladeinfrastrukturen) ausgestaltet werden.

Art. 37 Abs. 2

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

Kommentar:

Angesichts des wachsenden Anteils von batteriebetriebenen Fahrzeugen besteht beim Ausbau von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge eine hohe Dringlichkeit. Daher ist die Förderung dieser Ladestationen und damit die Förderung der elektrischen Mobilität als Beitrag zur Dekarbonisierung zu begrüßen. Die Verwendung der Erlöse aus der Sanktion nach Artikel 13 entspricht dem Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanziellen Massnahmen für den jeweiligen Sektor. Dieser Grundsatz soll über das ganze Gesetz hindurch konsequent angewendet werden.

Gemäss erläuterndem Bericht wird erwartet, dass die Sanktionserträge tiefer ausfallen werden als der Förderbedarf für die Ladeinfrastrukturen. Zudem ist der Trend zu batteriebetriebenen Fahrzeugen deutlich aufsteigend, sodass nicht schlüssig ist, weshalb die Beiträge anderweitig als für den ursprünglichen Zweck verwendet werden. Es gilt ebenfalls zu bedenken, dass mit dem vorgeschlagenen Vorgehen die Einnahmen aus den Sanktionen zwecks Förderung der Ladestationen faktisch zu Steuermitteln werden – dies ist abzulehnen. Artikel 37 Abs. 2 ist daher ersatzlos zu streichen.

Art. 37a Abs. 1

~~1 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 in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen. werden direkte und zweckgebundene Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr gefördert, beispielsweise die Förderung von nachhaltigen Flugtreibstoffen.~~

Kommentar:

Diese Vorlage enthält wie bereits bei der abgelehnten CO₂-Gesetzes-Revision Mechanismen zur Quersubventionierung der Verkehrsträger. Der Bund kann durch diesen Vorschlag mit den Erlösen aus

den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, höchstens jedoch mit 30 Millionen CHF pro Jahr, den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, fördern (Art. 37a). Dieser Fördermechanismus und die Querfinanzierung sowie Quersubventionierung von (oftmals nicht rentablen) Nachtzugverbindungen ist abzulehnen. Stattdessen soll der Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanzieller Massnahmen für den jeweiligen Sektor gelten und die Erlöse aus dem ETS sollen in demjenigen Sektor verbleiben, aus dem sie stammen. Zielführender ist es daher, diese Gelder für die Förderung und den Einsatz von synthetischen Treibstoffen gemäss Art. 103 Abs. 2 LFG zu verwenden.

Konsequenterweise muss auch im internationalen Schienenverkehr eine Internalisierung der externen Kosten stattfinden sowie die Rentabilität von Nachtzugverbindungen im Vordergrund stehen. Damit wird der Wettbewerb zwischen den Mobilitätsträgern zugelassen und aufrechterhalten. Der Schienenverkehr wird aus historischen Gründen bereits staatlich subventioniert. Diese Marktverzerrung sollte nicht noch verstärkt werden. Insbesondere Nachtzüge schneiden vor allem in Bezug auf Landverbrauch und Lärmbelastung deutlich schlechter ab als die Luftfahrt. Die (nicht) vorhandenen Kapazitäten auf der Schiene und die Nutzung der Bahnstrassen durch Personen- und Güterverkehr führen bereits heute zu Engpässen. Umso wichtiger ist es durch internationale Flugverbindungen die Mobilität für Wirtschaft, Tourismus und Privatreisende sicherzustellen.

Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge kann der Bund direkte und zweckgebundene Massnahmen in der Luftfahrt unterstützen, die den CO₂-Fussabdruck des internationalen Personenluftverkehrs reduzieren.

Art. 40 Abs. 3

3 Der Bundesrat ~~Er~~ stützt sich bei der Evaluation auf statistische Erhebungen. Zur Überprüfung der Zielerreichung nach Artikel 3 führt er ein Treibhausgasinventar. Kann bei einem Energieträger mittels Herkunftsnachweis nachgewiesen werden, dass es sich nicht um einen klimawirksamen Treib- oder Brennstoff handelt, so wird dieser im Treibhausgasinventar als erneuerbare Energie an energie- und klimapolitische Instrumente angerechnet.

Kommentar:

Wird beispielsweise Biomethan in Deutschland in die Rohrleitung eingespeist und vertraglich einem Schweizer Abnehmer weitergegeben, fliesst physikalisch Erdgas in die Schweiz. In der Schweiz wird das zusammen mit einem ökologischen Nachweis importierte Biomethan jedoch nicht als erneuerbarer Energieträger anerkannt. Der Import wird zollrechtlich als Erdgas behandelt und auf die vertraglich importierte Menge Biogas wird die CO₂-Abgabe für fossile Brennstoffe erhoben. Ebenso wird die importierte und in der Schweiz verbrauchte Energie in der Energiestatistik und folglich im THG-Inventar als Erdgas erfasst und nicht als erneuerbare Energie an energie- und klimapolitische Instrumente angerechnet. Die Problematik dieser Nicht-Anerkennung beim netzgebundenen Import von erneuerbaren gasförmigen Energieträgern besteht seit Jahren und sollte behoben werden. Insbesondere weil zur Bereitstellung von Hochtemperatur-Prozesswärme bis auf weiteres keine klimaneutralen Substitute verfügbar sind.

Art. 41a

Kommentar:

Es ist klimapolitisch nicht begründbar und energiepolitisch nicht opportun, im strassengebundenen öffentlichen Verkehr und im öffentlichen Schiffsverkehr nur Fahrzeuge zu fördern, welche mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, jedoch nicht

auch andere Antriebstechnologien unter der Voraussetzung, dass diese mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Daher soll diese Bestimmung entweder gestrichen oder technologieoffen ausgestaltet werden.

Art. 48c Abs. 3

(...)

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

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

Kommentar:

Spiegelbildlich zum Antrag zu Art. 28 gibt es auch keinen erkennbaren Grund, warum neben nationalen Bescheinigungen nicht auch internationale Bescheinigungen in die Gesetzesperiode bis 2030 sollten übertragen werden können. Umso mehr als dies für ausländische Emissionsminderungszertifikate, die vor 2022 erzeugt wurden, der Fall ist (Abs. 2).

(neu) Art. 48c Abs. 4

(...)

Das CO₂-Gesetz sowie allfällige weitere Vorschriften sind dahingehend anzupassen, dass Importeure und Hersteller nach Artikel 11 Abs. 5 (revCO₂-Gesetz) CO₂-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.

Kommentar:

Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst «aufzubrauchen». Dies widerspricht offensichtlich der Idee der vom UVEK angestrebten Emissionsverringerung. Die Regelung setzt einen falschen Anreiz. Mittels einer Übertragbarkeit von CO₂-Guthaben auf das Folgejahr würden Anreize geschaffen, das Ziel zu unterschreiten – was zusätzlich zur Senkung der øCO₂-Emissionen beitragen würde. Mit der vorgeschlagenen dynamischen Regelung würde der Idee des Gesetzgebers jedenfalls besser entsprochen.

Änderungen anderer Erlasse

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

Art. 4 Abs. 1bis

Fahrzeuge, die ~~mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle~~ ausschliesslich elektrisch mit erneuerbaren Energieträgern angetrieben werden ~~und vor dem 31. Dezember 2030 immatrikuliert sind,~~ sind bis zum 31. Dezember 2030 werden ab dem Zeitpunkt der Neuimmatrikulation für acht Jahre von der Abgabe befreit.

Kommentar:

Es ist klimapolitisch nicht begründbar und energiepolitisch nicht opportun nur Fahrzeuge von der LSVA zu befreien, welche mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden. Wir beantragen, diese Bestimmung technologieoffen auszugestalten. Nur so wird auch die Motion 19.4381 (Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge) umgesetzt, welche von beiden Räten überwiesen wurde und die Schaffung von Rahmenbedingungen fordert, welche insbesondere verlangt, dass Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb bis auf Weiteres von der Befreiung bzw. Reduktion der LSVA-Pflicht profitieren sollen.

Darüber hinaus ist insbesondere bei Fahrzeugflotten von Unternehmen mehr Investitionssicherheit nötig. Gemäss Vorschlag des Bundesrats würden Investitionen in erneuerbar angetriebene Fahrzeuge nämlich unsicherer, je näher die Frist des 31. Dezembers 2030 rückt. Wir schlagen deshalb eine flexiblere Ausgestaltung vor: Fahrzeuge mit erneuerbarem Antrieb, die vor 2031 immatrikuliert werden, sollen ab dem Zeitpunkt der Immatrikulation für einen fix definierten Zeitraum von der Abgabebefreiung profitieren können. Dies ermöglicht eine verlässliche Investitionsrechnung und setzt die Hürden für den Umstieg auf erneuerbare Antriebe zusätzlich herab.

5. Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz

Art. 35d Abs. 1

1 Erneuerbare Treibstoffe dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie den ökologischen Anforderungen entsprechen. Der Bundesrat legt die Anforderungen fest. Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen und Standards, insbesondere der Europäischen Union.

Kommentar:

Mit Blick auf eine ganzheitliche SAF-Förderung und den Abbau von Handelshemmnissen sind international harmonisierte Nachhaltigkeitsstandards essenziell. Der Erläuterungsbericht referenziert ebenfalls auf die enge Verknüpfung zwischen der Schweiz und dem EU-Markt. Mit diesem Vorwissen sollte der Bundesrat bezüglich Nachhaltigkeitskriterien die Regelungen der Europäischen Union berücksichtigen. Eine "Anlehnung" ist nicht ausreichend.

Art. 35d Abs. 2

2 Der Bundesrat ~~kann~~ legt für das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treib- und Brennstoffen ökologische Anforderungen ~~vorsehen~~ Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen fest. Er berücksichtigt dabei die Regelungen der Europäischen Union.

Kommentar:

Wie in Absatz 1 erwähnt, ist die Schweiz in Bezug auf erneuerbare Brennstoffe eng mit der EU verknüpft. Dabei gilt es, auf einen „Swiss Finish“ sowie das Festlegen von allenfalls strengeren Kriterien zu verzichten. Da anzunehmen ist, dass fast der gesamte Bedarf ausserhalb der Schweiz produziert wird, würde eine unterschiedliche Regulierung die Verwendung von nachhaltigen Brennstoffen in der Schweiz erschweren und verteuern. Beides steht im Widerspruch zum Ziel der CO₂-Gesetzes-Revision, den CO₂-Austoss zu verringern. Daher ist von umso grösserer Wichtigkeit, dass die EU-Standards rund um Ökologie übernommen werden.

Art. 35d Abs. 3

3 Erneuerbare Treib- und Brennstoffe, ~~die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren~~, dürfen nicht in Verkehr gebracht werden. ~~Davon ausgenommen sind massenbilanzierte erneuerbare Treib- und Brennstoffe.~~

(neu) Abs. 4

Andere erneuerbare Treib- und Brennstoffe, welche die vom Bundesrat festgelegten Anforderungen erfüllen, dürfen in Verkehr gebracht werden. Bei Produktgemischen sind die Wirtschaftsteilnehmer zur Verwendung eines Massenbilanzsystems verpflichtet.

(neue Reihenfolge) Abs. 5 (bisher Abs. 4)

4 Der Bundesrat kann Ausnahmen von den Anforderungen nach diesem Artikel vorsehen für:

- a. Ethanol zu Brennzwecken;
- b. geringe Mengen von erneuerbaren Treib- und Brennstoffen.

Kommentar:

Die Anerkennung der Massenbilanz gemäss Entwurf in Absatz 3 wird unterstützt, muss jedoch präzisiert werden. Die Einführung eines Massenbilanzsystems ist zwingende Voraussetzung für die Nutzung von erneuerbaren biogenen sowie synthetischen Treibstoffen.

Sustainable Aviation Fuel (SAF) wird derzeit lediglich als Beigemisch zu fossilem Treibstoff als fertig zertifiziertes Jet A-1 Kerosin gehandelt (Massenbilanzierte Ware). Die Schweizer Zollbestimmungen erlauben für Brenn- und Treibstoffe aktuell jedoch keine Massenbilanz. Ein seit 1. Juli 2021 etablierter Zoll-Prozess ermöglicht die Einfuhr eines Treibstoffgemischs von fossilem Kerosin mit SAF-Anteil indem das Mineralölsteuergesetz umgangen wird. Der Prozess stellt jedoch keine zufriedenstellende Lösung dar, insbesondere da das Thema Nachhaltigkeitsdeklaration nicht gelöst ist.

Für eine Einfuhr und Nutzung von erneuerbarem Brenn- und Treibstoff in der Schweiz ist es essentiell, dass in der Schweiz analoge Nachhaltigkeitskriterien und Nachweissysteme wie im Europäischen Markt zur Anwendung kommen. In diesem Zusammenhang muss die Schweiz die reguläre Einfuhr von massenbilanzierter Ware ermöglichen und ein Massenbilanzsystem analog zur EU etablieren. Kriterien und Mechanismen für ein entsprechendes Nachweis-System wurden beispielsweise bereits unter CORSIA etabliert.

4. Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt

Art. 103b

Kommentar: -

Die Investitionsbeiträge für innovative Firmen, welche Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren, stärkt den Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz

und kann die Transformation der Luftfahrt-Industrie schneller vorantreiben. Dies wird begrüsst und insbesondere wird der Vorschlag zur Anpassung von Art. 103b unterstützt.

Art. 103b Abs. 1

Der Bund ~~kann~~ verpflichtet sich, die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt durch geeignete Massnahmen zu fördern.

Kommentar:

Einen bedeutenden Anteil am Erfolgsmodell Schweiz hat die Luftfahrt in der Schweiz und die daraus resultierende Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft. Im Sinne einer konsequenten Unterstützung des wichtigen Verkehrsträgers und den Bemühungen zur Dekarbonisierung der Luftfahrt könnte sich der Bundesrat in Abs. 1 verpflichten, neue Technologien zu fördern.

Art. 103b Abs. 2

Kommentar:

Der erläuternde Bericht erwähnt, dass synthetische Flugtreibstoffe das grösste Zukunftspotential aufweisen und auch durch die EU gefördert werden. SAF stellen aufgrund ihrer Energiedichte den grössten Hebel für Mittel- und Langstreckenflugzeuge dar, um den CO₂-Austoss deutlich zu senken und diesen mit dem Einsatz von synthetischem Treibstoff, der mit erneuerbarer Energie hergestellt wurde, mittelfristig auf null zu senken. Synthetische Treibstoffe, die nicht ressourcenbeschränkt sind, haben die grösste Zukunft. Art. 103b Abs. 2 wird daher unverändert unterstützt.

Art. 103b Abs. 3

Kommentar:

Dieser Artikel stützt das Anliegen einer langfristigen und möglichst starken Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr.

Wir verstehen die Notwendigkeit, dass der internationale Verkehr zur Reduzierung von Treibhausgasen beitragen muss. Es erscheint jedoch paradox, dass dieses Segment "zu den Zielen der Schweiz" beiträgt, aber dessen Reduzierung nicht zum Landesreduktionsziel angerechnet wird.

In jedem Fall muss der Grundsatz gelten, dass die Massnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs insgesamt vom Bund unterstützt werden sollten, auch wenn ihr Nutzen nicht in die Berechnung der Treibhausgasemissionen der Schweiz einfliesst.

Die Förderung von Projekten im Ausland ist auch vor dem Hintergrund der Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie zur Herstellung von synthetischem Treibstoff zu begrüssen. Primär gilt dies für Schweizer Unternehmen, die das in der Schweiz erworbene Know-How im Ausland zur Produktion von SAF einsetzen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Alexander Keberle
Leiter Bereich Infrastruktur,
Energie und Umwelt
Mitglied der Geschäftsleitung

Beat Ruff
Stv. Leiter Bereich Infrastruktur,
Energie und Umwelt