

STANDPUNKTE

Herbstsession 2020

Spezialausgabe CO₂-Gesetz



Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
7. September 2020	<u>17.071</u>	Totalrevision des CO2-Gesetzes nach 2020	2
	<u>17.071</u>	Art. 3 CO2-Gesetz: Verminderungsziele	4
	<u>17.071</u>	Art. 7a CO2-Gesetz: Verminderung nach dem Stand der Technik	5
	<u>17.071</u>	Art. 9 CO2-Gesetz: Klarheit Umsetzung Heizungsersatz	7
	<u>17.071</u>	Art. 38gbis-38gquinties CO2-Gesetz: Lenkungsabgabe Allgemeine Luffahrt	8
	<u>17.071</u>	Art. 38h CO2-Gesetz: Finanzierung Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel	9
	<u>17.071</u>	Art. 40a CO2-Gesetz: Internationaler Schienenpersonenverkehr	10
	<u>17.071</u>	Art. 52-55a CO2-Gesetz: Fahrlässigkeit als Straftatbestand	11
	<u>17.071</u>	Art. 48 Mineralölsteuergesetz: Befristung Mineralölsteuerrückerstattung als Anreiz zur Elektrifizierung des öV	12
		Übersicht Abstimmungsempfehlungen zu Minderheitsanträgen	13

Impressum

UMWELTALLIANZ | ALLIANCE-ENVIRONNEMENT
Postgasse 15 | Postfach 817 | 3000 Bern 8
Telefon 031 313 34 33 | Fax 031 313 34 35
www.umweltallianz.ch | info@umweltallianz.ch
Redaktion: Rahel Loretan, Anne Briol Jung

17.071

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020**Einleitung**

Die aktuelle Totalrevision soll massgeblich dazu beitragen, dass die Schweiz ihre Verpflichtungen aus dem Klimaabkommen von Paris erfüllen kann. Da der Nationalrat im Dezember 2018 seinen Gesetzesentwurf in der Gesamtabstimmung abgelehnt hat, basiert der vorliegende Gesetzesentwurf auf dem ständerätlichen Entscheid der Herbstsession 2019. Die vorberatende Kommission bestätigt zahlreiche Anpassungen des Nationalrates, welche wichtige klimapolitische Verwässerungen beinhalten. Die Kommission macht aber auch Präzisierungen, schlägt noch weitere Erleichterungen vor und hält in umstrittenen Punkten an bisherigen Positionen fest.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, den Entwurf gemäss nachfolgenden Empfehlungen zu verbessern (vollständige Empfehlungen siehe Übersichtstabelle am Schluss).

Begründung

Das Klimaabkommen von Paris ist für die Schweiz nicht nur eine Notwendigkeit, sondern ein Glücksfall. Ein kleines Land wie das unsrige kann die weltweiten Treibhausgasemissionen nicht allein auf ein verkraftbares Niveau reduzieren. Es braucht ein koordiniertes Vorgehen aller Emittenten. Dank dem Pariser Abkommen steht jedes Land in der Verantwortung, seinen Teil an das Gesamtziel beizusteuern. Gleichzeitig kann unsere Exportwirtschaft enorm davon profitieren, dass ein weltweiter Konsens über eine rasche und weitgehende Dekarbonisierung besteht. Die Binnenwirtschaft profitiert vom Umbau des Energiesystems, durch welchen auch der Selbstversorgungsgrad massiv steigen wird.

Die aktuelle Politik der Schweiz steuert auf ein weltweites 3- bis 4-Grad-Erwärmungs-Szenario zu. Da die Erhitzung in der Schweiz überdurchschnittlich rasch steigt, entspräche dies hierzulande einem Plus-6-Grad-Szenario mit enormen Konsequenzen für Mensch und Umwelt.

Das Pariser Abkommen fordert, dass sich die weltweiten Treibhausgasemissionen und die Senken ausgleichen müssen. Das heisst, dass die Emissionen auf netto null sinken müssen. Sämtliche nordeuropäische Länder haben hierfür bereits Zieljahre zum Teil deutlich vor 2050 festgelegt. Die EU will bis ins Jahr 2050 netto null Emissionen erreichen. Auch der Bundesrat hat das Jahr 2050 als indikatives Ziel beschlossen. Als Etappenziel bis 2030 verfolgen unsere wichtigsten Handelspartner allerdings deutlich ambitioniertere Ziele; viele davon wollen diese ausschliesslich durch Inlandreduktionen erreichen. Statt international als Zugpferd zu agieren, droht die Schweiz also gar abgehängt zu werden. Die Kommissionsmehrheit will wenigstens die bescheidene Korrektur des Nationalrates beim Inlandziel bestätigen.

Die vorberatende Kommission schlägt ohne Gegenstimme vor, dem Nationalrat zu folgen und die Regulierungen beim Heizungsersatz (Art. 59d) um drei Jahre auf 2026 zu verschieben (ohne Minderheiten). Aufgrund der langen Lebensdauer von Öl- und Gasheizungen führt dies zu kumulierten Mehremissionen von rund 8 Mio. Tonnen CO₂ – dies entspricht fast der gesamten Jahresemission des Industriesektors. Ebenfalls sollen Artikel 17b und c gestrichen werden und damit die Umsetzung der Netto-null-Logik

des Pariser Klimaabkommens in der bestehenden Umweltverträglichkeitsprüfung ersatzlos gestrichen werden. Somit können weiterhin neue Infrastrukturen und Anlagen gebaut werden, die inkompatibel mit den Klimazielen sind. Auch muss der Investor darüber nicht in Kenntnis gesetzt werden. Damit riskiert die Bewilligungsbehörde, dass später bei einer vorzeitigen Stilllegung aus Klimaschutzgründen Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können.

Aufgrund der mittlerweile fortgeschrittenen Regulierung in der EU zu Flottenzielen von Neuwagen und Lastwagen wurden im Nationalrat Anpassungen gemacht, die nun übernommen werden sollen. Auch für den vom Ständerat in letzter Minute einbezogenen privaten Luftverkehr wurde eine pragmatische und umsetzbare Lösung im Nationalrat gefunden. Den bereits stark eingeschränkten Geltungsbereich will nun aber eine Mehrheit der Kommission noch stärker einschränken und würde damit einer einseitigen Bevorzugung und Marktverzerrungen Vorschub leisten. Schliesslich sollen die SNB und die Finma nun doch keine Massnahmen vorschlagen, wie die Klimarisiken reduziert werden können. Ebenfalls will die Kommission Fahrlässigkeit bei der Umsetzung der klimapolitischen Massnahmen weiterhin straffrei belassen und damit Verstösse zum Kavaliersdelikt degradieren.

Der vorliegende Vorschlag ist klimapolitisch wirksamer als der bundesrätliche Vorschlag. Dieser Gesetzesentwurf ist allerdings lediglich ein erster Schritt zur Umsetzung des Pariser Klimaabkommens. So bleiben die Emissionsreduktionen im Inland um den Faktor 2 zu tief, die Umlenkung der Finanzströme ist weitgehend ausgeklammert und die internationale Klimafinanzierung bleibt ungesichert.

Trotz diesen Mängeln ist eine rasche Verabschiedung des Gesetzes enorm wichtig. EntscheidungsträgerInnen und InvestorInnen brauchen jetzt klare Rahmenbedingungen, Signale und Anreize, um klimaschädliche Investitionen abzuwenden und stattdessen die Chance der bevorstehenden und unumgänglichen Transformation zu packen. Das neue CO₂-Gesetz kann so einen wichtigen Beitrag leisten, die erwartete Wirtschaftskrise zu dämpfen.

Kontakt

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 3 CO₂-Gesetz: Verminderungsziele**Einleitung**

2017 hat das Parlament das im Jahr 2016 in Kraft getretene Pariser Klimaabkommen ratifiziert und gleichzeitig bestätigt, dass die Schweiz die Treibhausgasemissionen bis 2030 im Umfang von 50 Prozent gegenüber 1990 reduzieren will. In der verbleibenden Differenz geht es um die Frage, wie viel dieser Reduktion tatsächlich im Inland geschieht und welchen Schritt die Schweiz damit in Richtung Netto-Null Emissionen bis 2050 macht.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Knecht abzulehnen und der Mehrheit (=Nationalrat) zu folgen.

Begründung

Das in Artikel 3 angestrebte Verminderungsziel ist nicht kongruent mit einem Paris-kompatiblen Szenario (globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad und möglichst unter 1,5 Grad begrenzen). Mehrere europäische Staaten haben denn auch bereits beschlossen, die Emissionen schneller zu reduzieren als die Schweiz. Sie wollen dies auch ausschliesslich mit Massnahmen im Inland erreichen, anstatt einfach Zertifikate einzukaufen. Die Umweltkommission der EU schlägt beispielsweise vor, dass die EU ihre inländischen Emissionen um 55 Prozent bis 2030 reduzieren soll. Den finalen Entscheid fällt die EU Ende Jahr.

Die Schweiz will gemäss Absatz 2 des Nationalrates ihren eigenen Treibhausgasausstoss im Inland allerdings um bloss 37,5 Prozent reduzieren (3/4 von 50 Prozent). Die Minderheit Knecht schlägt vor, dieses Ziel nur auf 30 Prozent anzusetzen.

Ein tiefes Inlandziel hat zur Folge, dass in der Schweiz weiterhin Investitionen in die Infrastruktur fossiler Energien getätigt werden und die Schweiz mittel- und langfristig auf umfangreiche und teure Importe fossiler Energieträger angewiesen ist. Gleichzeitig sind die effektiv erzielte Reduktion, die Qualität sowie der Preis bei Auslandsreduktionen sehr unsicher. Aus diesen Gründen sollte die Schweiz ihr Reduktionsziel möglichst weitgehend mit Massnahmen im Inland verfolgen. Ein darüberhinausgehendes Engagement im Ausland ist erwünscht und nötig, so wie es bereits beschlossen wurde (Art. 3, Abs. 2bis).

Die Umweltallianz fordert eine Reduktion der Treibhausgase in der Schweiz um mindestens 60 Prozent bis 2030 und auf netto null Emissionen vor 2040. Dies ist auch aus konjunkturpolitischer Sicht die attraktivste Variante.

Die Weiterentwicklung des CO₂-Gesetzes gegenüber der Botschaft von 2017 führt dazu, dass die Massnahmenwirkung ebenfalls gesteigert wurde. Verschiedene Berechnung zeigen Reduktionen von 38 bis 40 Prozent im Jahre 2030 gegenüber 1990. Damit ist das Klimaziel des Nationalrates und der Kommissionmehrheit (-37.5 Prozent) kongruent mit den verabschiedeten Massnahmen (-38 bis 40 Prozent).

Kontakt

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 7a CO₂-Gesetz: Verminderung nach dem Stand der Technik**Einleitung**

Das aus dem Umweltschutzgesetz bekannte Gebot, Bauvorhaben so auszugestalten, dass die nachteiligen Emissionen in der Betriebsphase wenn möglich reduziert werden (Minderungsgebot), wird mit Art 7a explizit auch auf die Treibhausgasemissionen angewendet. Den Klimaschutz als grosses Umweltproblem anzunehmen, ist nicht mehr gerechtfertigt. Diese Ausrichtung der Investitionstätigkeit auf Projekte, die dem Stand der Technik entsprechen, geht viel weniger weit als der vom Nationalrat und der UREK-S gestrichenen Artikel 17b und 17c, die nicht den Charakter eines Gebots, sondern einer Vorschrift hatten.

Umso erstaunlicher ist, dass eine knappe Mehrheit der UREK-S ganz im Gegensatz zum einstimmigen Ständeratsentscheid vom September 2019 besonders grosse CO₂-Verursacher ausnehmen will. Die Minderheit Zanetti will die Ausnahmen auf vergleichsweise kleine Projekte beschränken.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Zanetti anzunehmen.

Begründung

Der nun zur Diskussion stehende Vorschlag geht – auch in der Version der Minderheit Zanetti – sehr viel weniger weit als der Ständeratsbeschluss vom September 2019. Seither hat der Nationalrat die umfassende Klimaverträglichkeitsprüfung inkl. den bei Umweltverträglichkeitsprüfungen verbreiteten Ersatzmassnahmen in Form von CO₂-Kompensationen aus dem Gesetz gestrichen (Art. 17b und 17c). Die UREK-S will diese Differenz ausräumen.

Umstritten ist, ob Grossemittenten per se ausgenommen werden sollen, wie das eine knappe Mehrheit verlangt. Die grossen CO₂-Emittenten des Emissionshandelssystems (>50% der Industrieemissionen) zu schonen und nur mittelgrosse Projekte einem Minderungsgebot zu unterstellen – wie das nun eine knappe Mehrheit der UREK-S vorschlägt, ist nicht im Sinn einer möglichst effizienten CO₂-Reduktion. Das wäre gegenüber mittelgrossen Bauprojekten offensichtlich ungerecht und ginge zu Lasten auch von grossen KMUs, die unter der Schwelle zur Teilnahme am Emissionshandel liegen. Ihnen würde gegenüber grösseren Unternehmen ein Wettbewerbsnachteil entstehen.

Der Nationalrat hat verständlicherweise die vergleichsweise kleinen Anlagen (gemäss dem Anlagebegriff des Umweltschutzgesetzes), z.B. Umfahrungsstrassen, bewusst ausgenommen, indem die Verordnung zur möglichst unbürokratischen und verhältnismässigen Umsetzung eine Mindestmenge zu definieren hat (Absatz 3). Offenbar auf Antrag der Verwaltung hat die UREK-N auch Absatz 2 (=Antrag einer knappen Mehrheit der UREK-S) eingefügt. Mit Absatz 2 werden jedoch nicht die Kleinemittenten, sondern die Grossemittenten (nämlich die dem Emissionshandel unterliegenden Anlagen) ausgenommen. Der Nationalratsvorschlag mit seinen Ausnahmen sowohl für kleine als auch für grosse CO₂-Verursacher ist deshalb widersprüchlich.

Das Argument der Verwaltung zu angeblicher Doppelregulierung mit Emissionshandel trifft nicht zu. Die Verwaltung argumentiert, es würde eine Doppelregulierung vorliegen, wenn gewisse Anlagen sowohl dem Emissionshandel als auch den neuen Artikel

7a unterstellt sind. Diese Sichtweise ignoriert, dass der Emissionshandel einen ganz anderen Zweck hat und dass auch mittelgrosse Emittenten zusätzlich der CO₂-Abgabe resp. Verminderungsvereinbarung unterstehen. Mit dem Emissionshandel soll der Betrieb von bestehenden Anlagen möglichst klimaschonend abgewickelt werden. Der neue Art 7a richtet sich nicht an bestehende Anlagen, sondern hat zum Ziel, Bauprojekte so auszugestalten, dass über die Lebensdauer der neuen Anlage der Klimaschutz mitberücksichtigt wird. Bei Art 7a geht es darum, klimaschonende Anlagen zu errichten. Das Emissionshandelssystem entfaltet seine Wirkung erst, wenn oft klimapolitisch optimal gebaute Anlagen eingeweiht werden. Für nachhaltige Investitionen ist aber die Bau- und Planungsphase von grösserer Bedeutung – insbesondere bei den Grosse-mittenten (also dem den Emissionshandel unterstehenden Anlagen).

Kontakt

VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071

Art. 9 CO₂-Gesetz: Klarheit Umsetzung Heizungsersatz**Einleitung**

Werden Öl- und Gasheizungen in ungenügend gedämmten Gebäuden ersetzt, sollen diese neu CO₂-frei sein. Der Nationalrat hat in Abs. 2bis unklare Ergänzungen gemacht und die Fragen des Monitorings offen gelassen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Mazzone (= Ständerat) und die Minderheit Müller anzunehmen.

Begründung

Der Nationalrat hat in Art. 9 Abs. 2ter einen verwirrenden Zusatz gemacht, welcher zudem eine unnötige Verwässerung des Klimaschutzes mit sich bringt. Die ursprüngliche ständerätliche Formulierung will die Anwendung von Biogas und anderen CO₂-neutralen Brennstoffen fördern und erlaubt es, dass der CO₂-Grenzwert entsprechend nach oben angepasst werden kann. Bereits diese Formulierung erlaubt es, bis zu 100 Prozent CO₂-freie Brennstoffe einzusetzen. Der Zusatz des Nationalrates will nun die Erhöhung des Anteils auf 100 Prozent ebenfalls erlauben, aber nur unter Voraussetzung, dass Effizienzmassnahmen umgesetzt werden.

Dieser Zusatz wird nun unterschiedlich interpretiert und schafft Rechtsunsicherheit. Er soll deshalb gestrichen werden (Minderheit Mazzone).

Mit Abs. 5 und 6 (neu) wird sichergestellt, dass Art. 9 in den Kantonen einheitlich umgesetzt werden kann und das Gebäude- und Wohnregister endlich so nachgetragen wird, dass es die Politik wieder informieren kann. Erste Erfahrungen in den Kantonen mit Regelungen zum Heizungsersatz zeigen zudem, dass die Prozesse angepasst werden müssen (Studie im Auftrag der EnDK). Die in einzelnen Kantonen bereits eingeführte Bewilligungspflicht beim Heizungsersatz wird noch ungenügend eingehalten. Um die Evaluation gemäss Art. 48 durchführen zu können, ist die Verwaltung zwingend auf die nötigen Daten angewiesen, die nun dank Abs. 6 neu zur Verfügung stehen sollen. Die Minderheit Müller stellt damit die nötige Transparenz dar, hilft Gemeinden, Kantonen und Bund die Umsetzung und Wirksamkeit zu prüfen und soll zunehmend sicherstellen, dass es keinen unbewilligten Heizungsersatz mehr gibt, welcher Rechtsungleichheit schafft.

Kontakt

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 38gbis – 38gquinties CO₂-Gesetz: Lenkungs-Abgabe Allgemeine Luftfahrt**Einleitung**

Die Flugticketabgabe auf öffentliche Linien- und Charterflüge ist eine Lenkungsabgabe mit Teilzweckbindung analog der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und bereits bereinigt. Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt will nun sicherstellen, dass private Abflüge, insbesondere von Business Jets, eine analoge Abgabe bezahlen. Dies soll verhindern, dass der Gesetzgeber einen Anreiz hin zu mehr Privatflügen setzt. Er soll insgesamt eine Regelung treffen, die als gerecht empfunden wird.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Mazzone (Art. 38g_{bis}, Abs. 1) anzunehmen und die Minderheit Rieder (Art. 38g_{quartier}) abzulehnen und somit dem Nationalrat zu folgen.

Begründung

Der Nationalrat hat nach dem ursprünglich weitgehenden Vorschlag des Ständerates eine stark reduzierte, pragmatische Lösung vorgeschlagen. In Art. 38g_{bis} wurden die Ausnahmen so festgelegt, dass nur noch grössere Privatflieger ab 5700 kg Startgewicht betroffen sind, die nicht zu Schulungs- oder Frachtzwecken oder für Werk- und Arbeitsflüge dienen. Damit würden 90 Prozent der Abflüge keine Abgabe zahlen.

Mit Stichentscheid des Präsidenten will die Kommission nun die Gewichtsgrenze auf 8618 kg erhöhen. Dies geht auf die Interessensvertretung eines schweizerischen Flugzeugherstellers zurück und wird u.a. damit begründet, dass dies die Grenze zwischen Klein- und Grossluftfahrzeugen ist. Würde die Gewichtslimite tatsächlich erhöht, dann würde ein relevanter Teil der Privatflieger, die auch für Geschäfts- und Ferienflüge eingesetzt werden, von der Abgabe befreit. Damit gäbe es gegenüber den öffentlichen Linien- und Charterflügen eine stossende Ungleichbehandlung und auch einen perversen Anreiz, noch kleinere und ineffizientere Flugzeuge zu verwenden. Die im Nationalrat vorgeschriebene Grenze lässt sich begründen, weil diese auch für Statistiken verwendet wird und für schwerere Flugzeuge jeweils eine spezielle Typeneinführung für Piloten verlangt wird. Eine noch sinnvollere Gewichtsgrenze liegt bei 2250 kg. Denn auch diese wird statistisch erfasst und ab dieser Gewichtsgrenze sind Business Jets bereits im Einsatz. Um also zu verhindern, dass der Gesetzgeber falsche Anreize schafft, von Linienflügen auf Privatflieger umzusteigen (ein Trend der bereits vor COVID-19 bestand und nun sogar zunimmt), sollte die Gewichtsgrenze bei 2250 kg festgelegt werden. Mangels entsprechenden Antrags empfehlen wir, die Minderheit Mazzone zu unterstützen.

In Art. 38g_{quartier} Abs. 1 hat der Nationalrat eine Spannweite der Abgabe pro Abflug von 500 bis 5000 Franken festgelegt. Damit wird sichergestellt, dass ein Privatflug mit bis zu 41 Passagieren (41 * 120 Fr = 4'920 Fr) mit einer gleich hohen Abgabe belastet werden kann wie ein Linienflug. Die Minderheit will einen Betrag von 500 Franken. Für Flüge ab 5 Personen wäre dies somit weniger als in der öffentlichen Luftfahrt, was als ungerecht taxiert würde und aus klima- und lärmполitischer Sicht unerwünschte Anreize setzt. Die Minderheit Rieder ist aus diesen Gründen abzulehnen.

Kontakt

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 38h CO₂-Gesetz: Finanzierung Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel**Einleitung**

Ersatzleistungen, die Autoimporteure beim Verfehlen ihrer CO₂-Ziele für Fahrzeugflotten leisten müssen, sollen gemäss der Minderheit Noser nur zu Hälfte und gemäss der Minderheit Knecht gar nicht für Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel verwendet werden. Die Minderheit Knecht will diese klimapolitisch bedingten Einnahmen vollständig, die Minderheit Noser hälftig für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) verwenden.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheiten Noser und v.a. Knecht abzulehnen.

Begründung

Die Schweiz ist doppelt so stark vom Klimawandel betroffen wie der weltweite Durchschnitt. Hitzesommer, Ernteaufälle, Bergstürze, Hochwasser, auftauender Permafrost und schneearme Winter nehmen tendenziell zu. Grosse Herausforderungen in Bergregionen, in der Landwirtschaft, im Tourismus, der Waldwirtschaft und in der Stromversorgung sind zu meistern. Die Finanzierung von Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel fehlt im bundesrätlichen Vorschlag für das neue CO₂-Gesetz. Der Ständerat hat deshalb im Legislaturprogramm beschlossen, der Anpassung an den Klimawandel mehr Beachtung zu schenken. Mit dem Antrag der Mehrheit (und teilweise auch mit der Minderheit Noser) können erste Massnahmen umgesetzt werden.

Die UREK-Mehrheit hat darauf verzichtet, anstelle der Neuwagensanktionen andere Klimafonds-Einnahmen in ähnlicher Höhe für Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel zu verwenden, weil die Verfassungsmässigkeit von alternativen Finanzquellen aus dem CO₂-Gesetz kontrovers diskutiert wird. Mit beiden Minderheiten würden Autoimporteure anders behandelt als Treibstoffimporteure und Unternehmen, die bei Verfehlen von CO₂-Zielen ebenfalls Sanktionen mit Anpassungsmassnahmen-Zweckbindung leisten.

Die Strasseninfrastruktur im ländlichen Raum wird kaum durch dem NAF finanziert. Mit den Geldern des NAF werden primär Nationalstrassen zwischen den Grossstädten ausgebaut. Die für den ländlichen Raum wichtige Strasseninfrastruktur wird primär über die neue Spezialfinanzierung Strassenverkehr vom Bund (mit)finanziert (Einnahmen 1.3 Mia. Franken/Jahr).

Das Thema der Ersatzleistungen von Autoimporteuren war nicht Teil der Volksabstimmung von 2017 zur Verfassungsänderung des NAF. Die Gesetzesänderung hat lediglich den Namen des Fonds geändert, weil der Infrastrukturfonds (IF) durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds abgelöst worden ist. Weder im National- noch im Ständerat fand dabei eine Diskussion zu den Neuwagen-Ersatzleistungen statt (NAFG, Ziffer 1a).

Kontakt

VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071

Art. 40a CO₂-Gesetz: Internationaler Schienenpersonenverkehr**Einleitung**

Die Minderheit Knecht wendet sich gegen eine Kann-Formulierung, um einen bescheidenen Teil der Klimafondseinnahmen für verbesserte Verbindungen an den internationalen Schienenpersonenverkehr zu verwenden. Dieser Zusatz hat primär deklamatorischen Charakter, bleibt doch auch bei Annahme der Minderheit die Regelung bestehen, dass sich die Fondsausgaben nach Art. 1 Abs. 1 CO₂G richten. Der Schienenpersonenverkehr mit seiner bescheidenen CO₂-Wirkung erfüllt diese Kriterien ohnehin. Die definitive Zuteilung der Klimafondseinnahmen auf Projekttypen erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt in einem vierjährigen Rhythmus durch das Parlament (Art 38i).

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Knecht abzulehnen.

Begründung

Die Schweiz ist stolz, eines der besten ÖV-Angebote der Welt zu besitzen. Bei den Internationalen Schienenverkehrsverbindungen über 500 km am Tag und in der Nacht ist die Schweiz jedoch höchstens Mittelmass. Bei der Anbindung an internationale Metropolen ist das Angebot in Frankreich, Deutschland und Italien viel attraktiver als in der Schweiz. Im Gegensatz zur vorangehenden Bahnfinanzierung FinöV investiert die Schweiz mit der aktuellen Bahninfrastrukturfinanzierung FABI seit dem Jahr 2014 nicht mehr in Infrastrukturverbesserung zu Gunsten von verbesserten Anschlüssen an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz. Betriebliche Verbesserungen in Form von zusätzlichen Zugverbindungen sind deshalb nötig. In Österreich, Ostmitteleuropa und Skandinavien gehören Nachtzüge zum Service-Public-Verständnis. Das Nachtzugs-Angebot ab der Schweiz wurde vor kurzem massiv reduziert.

Auch mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit kann nur ein bescheidener Teil in der Grössenordnung von 5 Prozent der gesamten Klimafonds-Ausgaben für die internationalen Schienenverkehrsverbindungen ab der Schweiz verwendet werden. Mit diesen bescheidenen Mitteln können die touristisch lukrativsten Destinationen wie Barcelona oder Amsterdam erneut an das Nachtzugsnetz ab der Schweiz angeschlossen und am Tag können einzelne attraktive Direktverbindungen zusätzlich angeboten werden.

Für die politische Akzeptanz der Flugticketabgabe ist von Bedeutung, dass genügend Kapazitäten auf alternativen Verkehrsmitteln vorhanden sind. Für die ebenfalls im Vergleich zum Flugverkehr weniger klimabelastenden Verkehrsmittel Personenwagen und Fernbusse ist das meistens der Fall, bei Bahnverbindungen fehlt für viele Destinationen hingegen eine attraktive Alternativen zum Flugverkehr. 78 Prozent der Flugreisen ab der Schweiz führen an eine Destination in Europa. Mindestens einen Teil dieser Reisen können potentiell mit der Bahn durchgeführt werden.

Auch typische Schweizer Tourismusregionen könnten profitieren (z.B. Nachtzüge mit Endhaltestelle in Chur, Brig oder in der Innerschweiz statt in Zürich).

Kontakt

VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071 Art. 52 Abs. 3, Art. 53 Abs. 1, Art. 54 Abs. 2, Art. 55 Abs. 2 Bst. abis, Art. 55a Abs. 1 CO₂-Gesetz: Fahrlässigkeit als Straftatbestand

Einleitung Das CO₂-Gesetz setzt auf zahlreiche marktwirtschaftliche Instrumente (CO₂-Abgabe, Flugticketabgabe, Emissionshandelssystem, Flottenziele). Werden inkorrekte Angaben gemacht, können so bis zu zweistellige Millionenbeträge pro Fall zu viel oder zu wenig bezahlt werden. Es muss deshalb wie bis anhin möglich sein, fahrlässiges Handeln zu bestrafen und damit die korrekte Umsetzung zu sichern.

Empfehlung Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Mazzone anzunehmen und damit dem Bundesrat und dem Nationalrat zu folgen.

Begründung Um eine ausufernde Bürokratie in der Umsetzung des Gesetzes zu verhindern, sind die Verwaltung resp. die beauftragten Dienstleister darauf angewiesen, dass die vom Gesetz betroffenen Unternehmen ihre Sorgfaltspflicht erfüllen und korrekte Angaben liefern. Andernfalls müssten flächendeckend entsprechende Prüfungen stattfinden.

Hierzu ist es nötig, dass die entsprechenden Berechnungen und Abrechnungen von qualifiziertem Personal ausgeführt werden, um fahrlässige Fehler zu verhindern. Ohne eine entsprechende Regelung gemäss dem National- und Bundesrat wäre dies nicht gesichert. Die Geschäftsherrenhaftung stellt sicher, dass die Mitarbeitenden nicht selbst haftbar sind.

Die Mehrheit der Kommission will hier eine Praxis ändern, die auch in vielen anderen Gesetzen wie beispielsweise im Zollgesetz, Mehrwertsteuergesetz, Tabaksteuergesetz, Mineralölsteuergesetz, Schwerverkehrsabgabegesetz, Alkoholgesetz, Umweltschutzgesetz oder im Waldgesetz Anwendung findet.

Die Umweltallianz verwehrt sich dagegen, dass Verstösse gegen das CO₂-Gesetz und allenfalls künftig weitere Gesetze zum Kavaliersdelikt degradiert werden. Dies würde den Klimaschutz schwächen und eine gerechte Umsetzung verhindern, da die Deliktsummen für die Rückverteilung an Bevölkerung und Unternehmen nicht mehr zur Verfügung stehen würden.

Kontakt WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

**Art. 48 Mineralölsteuergesetz: Befristung Mineralölsteuerrück-
erstattung als Anreiz zur Elektrifizierung des öV**

Der Ständerat hat im September 2019 beschlossen, zur Förderung der Elektrifizierung von Busflotten des öffentlichen Linienverkehrs die Mineralölsteuerrück-erstattung zu be-
fristen.

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheiten Fässler und Stark abzulehnen.

Die Mineralölsteuerrück-erstattung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist aus klimapoliti-
scher Sicht ein Fehlanreiz, nicht nur für Stadtbusse, für die sie auch die Minderheit
Fässler abschaffen will, sondern auch für die übrigen Buslinien.

Die Minderheit Fässler stellt sich auf den Standpunkt, dass selbst in den 2030er-Jah-
ren ausserhalb von Städten (= ausserhalb des Ortsverkehrs) keine Elektrobusse ver-
fügbar und bezüglich Kosten nicht konkurrenzfähig sein werden. Im Mittelwallis sind
für bestimmte Strecken bereits heute elektrisch betriebene Linienbusse im Einsatz. Mit
dem neuen CO₂-Gesetz wird der Anreiz zur Elektrifizierung des ÖV durch zwei Mas-
nahmen deutlich erhöht, so dass auf zusätzlichen Linien elektrisch betriebene Busse
mit ihren deutlich geringeren Betriebskosten nicht nur klimapolitisch, sondern auch
finanziell attraktiver werden. Einerseits wird die Mineralölsteuerrück-erstattung befris-
tet. Andererseits werden Treibstoffimporteure verpflichtet, neu einen Teil der CO₂-Kom-
pensation fossiler Treibstoffe für Verkehrsprojekte zu verwenden (Art. 27 Abs. 2bis).

Die Minderheit Stark will die Minderausgaben, die durch die Befristung der Mineral-
ölsteuerrück-erstattung entstehen, nicht für die Elektrifizierung des öV verwenden. Im
Vergleich zur Variante der Mehrheit wäre die Elektrifizierungspflicht für einen kleineren
Teil der bestehenden und künftiger Buslinien finanziell lohnend. Die Zusatzkosten
würden auf die Besteller der entsprechenden Buslinien (d.h. bei nicht städtischen Li-
nien zu Hälfte auf die Kantone) überwält. Die Minderheit Stark widerspricht auch
dem in allen anderen Teilen der CO₂-Gesetz-Revision nachgelebten Grundsatz, dass
die Vorlage bundeskassenneutral sein soll. Der Bundeskasse entstünden ab 2026
Mehreinnahmen.

Kontakt

VCS, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Abstimmungsempfehlungen zu Minderheitsanträgen

Gesetzesartikel	Minderheit	Empfehlung
17.071 TOTALREVISION DES CO₂-GESETZES NACH 2020		
II DETAILBERATUNG		
1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen		
Art. 3 Abs. 2: CO₂-Reduktion im Inland wie bisher 1.75%/Jahr	Minderheit Knecht	Ablehnen
Art. 7a: Verminderung nach Stand der Technik auch bei den 50 grössten Emittenten	Minderheit Zanetti	Annehmen
2. Kapitel: Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen		
1. Abschnitt: Gebäude		
Art. 9: Klarheit CO₂-Grenzwert bei Heizungsersatz	Minderheit Mazzone	Annehmen
Art. 9: Monitoring Heizungsersatz	Minderheit Müller	Annehmen
4b. Kapitel: Abgabe Allgemeine Luftfahrt		
Art. 38 g ^{bis} Abs,1 Gewichtsgrenze Business Jet	Minderheit Mazzone	Annehmen
Art. 38g^{quater} Abs. 1: Höhe der Privatflugabgabe	Minderheit Rieder	Ablehnen
5. Kapitel: Klimafonds und Verteilung des Ertrags aus der CO₂-Abgabe, aus der Flugticketabgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt		
Art. 38h Abs. 3: Finanzierung von Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel (Mehrheit besser als Mind. Noser besser als Mind. Knecht)	Minderheit Noser Minderheit Knecht	Ablehnen Ablehnen
Art. 40a Abs. 2ter: internat. Schienenpersonenverkehr	Minderheit Knecht	Ablehnen
8. Kapitel: Strafbestimmungen		
Art. 52 Abs. 3, Art. 53 Abs. 1, Art. 54 Abs. 2 und Art. 55a Abs. 1 <i>Fahrlässigkeit als Strafbestand beibehalten (=BR=NR)</i>	Minderheit Mazzone	Annehmen
Aufhebung und Änderung anderer Erlasse: 1.Mineralölsteuergesetz MinöStG		
Art. 48 Abs. 1 bis/2 Für Stadtbusse bis 2026/übrige Busse bis 2030	Minderheit Fässler	Ablehnen
Art- 48 Abs. 2bis Minderausgaben für öV-Elektrifizierung	Minderheit Stark	Ablehnen

UMWELTALLIANZ

Kurzporträt

Die Umweltallianz ist ein loser Zusammenschluss der vier grossen Schweizer Umweltorganisationen mit dem Ziel der optimalen Koordination der politischen Aktivitäten. Die Geschäftsstelle der Umweltallianz ist in Bern.

Umweltallianz, Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8
Telefon 031 313 34 33, Fax 031 313 34 35, info@umweltallianz.ch

Mitglieder

Pro Natura

Pro Natura, Postfach, 4018 Basel
T 061 317 91 91, F 061 317 92 66
www.pronatura.ch

VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
T 0848 611 611, F 0848 611 612
www.verkehrsclub.ch

WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich
T 044 297 21 21, F 01 297 21 00
WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne
T 021 966 73 73, F 021 966 73 74
www.wwf.ch

Greenpeace

Greenpeace, Postfach, 8031 Zürich
T 044 447 41 41, F 044 447 41 99
www.greenpeace.ch

Kooperationspartner

Schweizerische Energie-Stiftung SES

SES, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21, F 044 275 21 20
www.energiestiftung.ch

BirdLife Schweiz

SVS, Wiedingstrasse 78, Postfach, 8036 Zürich
T 044 457 70 20, F 044 457 70 30
www.birdlife.ch

Alpen-Initiative

Alpen-Initiative, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.alpeninitiative.ch

Umweltrating

Die Umweltallianz analysiert jährlich, wie umweltfreundlich Parlamentarierinnen und Parlamentarier abstimmen, siehe www.umweltrating.ch. Grundlage bilden die in den Standpunkten beschriebenen Geschäfte.