



Beilage zu STRB Nr. 214/2022

Zürich, 9. März 2022

Stellungnahme und Anträge der Stadt Zürich zur Revision des CO₂-Gesetzes des Bundes

Diese detaillierte Stellungnahme wurde erstellt unter der Leitung des Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich mit Beteiligung der vom CO₂-Gesetz betroffenen Departemente der Stadt Zürich. Am 9. März 2022 hat der Stadtrat von Zürich die Stellungnahme verabschiedet und überweist sie dem Bundesamt für Umwelt sowie dem Schweizerischen Städteverband.

1 Stellungnahme und Anträge zum CO₂-Gesetz

Art. 1; Abs 2 lit. a und b

Im Bericht schreibt der Bundesrat, dass die Formulierung in lit. a eine Umschreibung für "Netto-Null" ist. Im Pariser Klimaabkommen hat der BR als indikatives Ziel international angekündigt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Die Gletscher-Initiative fordert dieses Ziel (per 2050) auf Ebene Verfassung, der direkte Gegenvorschlag zur Initiative ebenfalls. Der indirekte Gegenvorschlag der UREK-N zur Initiative will das auf Gesetzesebene festlegen. Auf Grund der internationalen Ankündigung als auch den Bestrebungen, Netto-Null per 2050 in der Schweiz zu verankern, könnte man diese Absicht im Zweckartikel bereits verankern.

Gemäss Zweckartikel (Art. 1 Abs. 1 lit. b) soll das CO₂-Gesetz künftig dazu beitragen, dass die Schweiz die Auswirkungen der Klimaerwärmung besser bewältigen kann. Das Gesetz lässt aber offen, mit welchen Instrumenten diese Zielsetzung erreicht werden soll und geht nicht weiter auf den Zweckartikel 1 Abs 1 lit. b ein. Wir beantragen daher entweder den Artikel zu streichen, da das Gesetz nur marginal zu mehr Klimaresilienz beiträgt, oder aber das CO₂-Gesetz entsprechend zu ergänzen. Letzteres bedarf einer grösseren Erweiterung des Gesetzes.

Änderungsantrag

Art. 1 Abs. 2 lit a	a. die Treibhausgasemissionen bis spätestens 2050 auf ein Ausmass reduziert werden, das die Aufnahmefähigkeit von anthropogenen Kohlenstoffsenken nicht übersteigt.
Art. 1 Abs. 1 lit b	Artikel streichen b. die Auswirkungen der Klimaerwärmung besser bewältigt werden können.



2/14

Art. 2 Begriffe

Unter der Bedingung das nachfolgende Kriterien erfüllt sind, erachten wir es als sinnvoll, dass das Gesetz erneuerbare Gase, die aus dem nahen Ausland importiert werden, den in der Schweiz produzierten und anerkannten erneuerbaren Gasen gleichstellt. Die Kriterien dafür sind: 1) Es existiert ein anerkanntes europäisches Handelssystem für erneuerbares Gas. 2) Das importierte erneuerbare Gas entspricht den gleichen Qualitätskriterien, wie das im Inland hergestellte erneuerbare Gas. Der Beleg kann insbesondere durch Herkunftsnachweise erbracht werden.

Art. 3 Reduktionsziele

Die Festlegung auf eine Reduktion der Treibhausgase von 50% bis 2030 in Art. 3 Abs. 1 Bst. a ist eine Verschärfung gegenüber der heutigen Zielsetzung, die wir begrüssen.

Die aktuell vorgeschlagene Zielsetzung, weist in zwei Bereichen Lücken auf, um das langfristige, nationale Netto-Null-Ziel zu unterstützen. Wir schlagen daher vor, die Zielsetzung noch weiter zu detaillieren, anzupassen und zu ergänzen.

- Um dem langfristigen nationalen Klimaziel gemäss Pariser Abkommen Rechnung zu tragen, beantragen wir die zusätzliche Definition von Reduktionszielen mindestens bis 2040, sowie die Verankerung des Netto-Null-Ziels bis spätestens 2050 wie in unserem Änderungsantrag Artikel 1 Absatz 2a vorgeschlagen.
- Reduktionsmassnahmen, die im Inland umgesetzt sind auch Treiber für die Transformation von fossilen zu erneuerbaren Energieträgern. Das im Bericht vorgeschlagene Ziel, dass nur mindestens 60% der Reduktionsmassnahmen im Inland umgesetzt werden, reicht zur Beschleunigung dieser Transformation nicht aus. Wir beantragen eine Reduktion der direkten Emissionen im Inland um 50% Prozent bis ins Jahr 2030. Darüber hinaus kann der Einkauf von Bescheinigungen im Ausland zum Einsatz kommen, um internationale Reduktionsleistung zu erwirken. Dies unter anderem auch mit dem Ziel, die indirekten Emissionen der Schweiz zu reduzieren.
- Um dem im Pariser Abkommen unterzeichneten 1.5 Grad Ziel Rechnung zu tragen, sollte das Gesetz für die indirekten Emissionen ein Reduktionsziel vorsehen.



3/14

Änderungsantrag

Art. 3 Abs. 1 und 1ter	<p>1 Der Bund sorgt dafür, dass die direkten Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 wie folgt vermindert werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• a. im Jahr 2030: um mindestens 50 Prozent;• b. im Durchschnitt der Jahre 2021–2030: um mindestens 35 Prozent;• <u>c. im Jahr 2040: um mindestens xxx Prozent;</u>• <u>d. im Jahr 2050 auf netto-null;</u> <p>1bis Der Bundesrat kann legt für einzelne Sektoren Ziele und Zwischenziele festlegen. Dabei werden die Vorleistungen und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotenzial berücksichtigt.</p> <p>1ter Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 a und 1b erfolgt in erster Linie mit Massnahmen im Inland.</p> <p><u>Neuer Absatz: Der Einkauf von Bescheinigungen im Ausland kommt zum Einsatz, um weitere Reduktionsleistung zu erzielen.</u></p> <p><u>Neuer Absatz: Die indirekten Treibhausgasemissionen der Schweiz werden bis 2030 um xxx Prozent gesenkt.</u></p>
---------------------------	--

Art. 7, Abs.1

Wir erachten eine technologieoffenere Definierung der Emissionsvermindierungen und Senkenleistungen als sinnvoll. Der Teil "im Wald, in Böden und in Holzprodukten" könnte in diesem Sinne auch weggelassen werden, muss aber nicht.

Änderungsantrag

Art. 7 Abs. 1	Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsvermindierungen und Erhöhungen der Senkenleistungen insbesondere durch geologische und chemische, physikalische oder biologische Sequestrierung im Wald, in Böden und in Holzprodukten erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.
---------------	--

Art. 9

Zu Art.9 Abs. 1bis: Der zweite Teil des Artikels ist für die Stadt Zürich zu eng formuliert. Bereits heute haben viele Parzellen in der Stadt noch erhebliche bauliche Ausnutzungsreserven im Bestand. Die Gewährung eines zusätzlichen energetischen Ausnutzungsbonus würde die bestehenden Ausnutzungsreserven erhöhen und dafür im Gegenzug nur ein einziges öffentliches Interesse einfordern, nämlich das der energetischen Gebäudesanierung. Dadurch wird die Umsetzung anderer wichtiger Interessen mittels Planungsverfahren, wie z.B. Innenentwicklung, öffentliche Freiräume, preisgünstiger Wohnraum, Klimaanpassung, städtebauliche Qualitäten etc. in dicht bebauten Städten wie der Stadt Zürich stark erschwert. Zudem sollte aus einer Klimaperspektive die Erhöhung der Ausnutzungsnummer an Suffizienzanforderungen im Bereich Gebäude gebunden sein.



4/14

Wir beantragen daher eine offenere Formulierung des Artikels 9. Abs.1bis. Die Gebäudestandards erachten wir zudem als einen wichtigen Treiber für klimafreundlicheres Bauen. CO₂-Emissionen sollten daher bei den Gebäudestandards berücksichtigt werden.

Zu Artikel 9. Abs 3: Für das Monitoring der CO₂-Emission ist eine Meldepflicht hilfreich, und auch die Beratungspflicht ist sinnvoll, um Ausnahmen möglichst vorbeugen zu können.

Die Erfassung im GWR mit dem aktuellen Datenmodell erachten wir als problematisch. Sinnvoller finden wir es, eine eigene "Entität" Heizung im GWR zu führen und die Beziehungen zwischen Gebäuden und Heizungen zu erfassen. Damit könnte man auch Energiezentralen erfassen resp. Heizzentralen die mehr als ein Gebäude versorgen, was für eine gute Datenqualität unabdingbar erscheint.

Die Definition eines eidgenössischen Heizungsidentifikators könnte zudem die Datenerfassung erleichtern, wenn dieser für hoheitliche Aufgaben wie Feuerungskontrollen gemäss LRV oder der Erfassung von Kältemittelanlagen gemäss ChemRRV verwendet wird.

Die vorgesehene Erfassung im eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) dient der Dokumentation des Vollzugs und betrifft den Ersatz einer Wärmeerzeugungsanlage. Der Standort der Heizzentrale und der mitversorgten Gebäude, sowie die bestehenden mit fossilen Brennstoffen betriebenen Anlagen sind im GWR nicht erfasst. Die Erfassung dieser Informationen ist jedoch zentral, um die Dekarbonisierung im Wärmebereich voranzutreiben.

Art. 9 Abs 4 sieht für den Heizungsersatz mit einer fossil betriebenen Heizung eine Beratungspflicht vor. Grundsätzlich erachten wir eine Beratungspflicht als zu wenig griffig um die den Umstieg auf erneuerbare Wärmequellen ausreichend zu beschleunigen. Fossile Heizungen sollten im Gegensatz zu Heizungen, die Abwärme oder erneuerbare Energien nutzen nur in gut begründeten Ausnahmefällen eingebaut werden und daher generell bewilligungspflichtig sein. Bei Neubauten sollten keine fossilen Heizungen mehr eingebaut werden können. Falls die Beratungspflicht in dieser Form im Gesetz erhalten bleibt, sollte diese in der Verordnung genauer beschrieben werden. Insbesondere, wann die Beratung zu erfolgen hat, deren Inhalt und Umfang, sowie wer sie durchführt und überprüft.

Änderungsantrag

Art.9 Abs. 1bis	Die Kantone legen für Ersatzneubauten und umfassende energetische Gebäudesanierungen die Gebäudestandards fest, für welche sie eine zusätzliche Ausnutzung des Grundstückes gewähren <u>können. Die Gebäudestandards berücksichtigen insbesondere auch die die CO₂-Emissionen aus der Erstellung von Gebäuden.</u>
Art.9 Abs. 3	Die Baubewilligungsbehörden <u>Behörden</u> tragen bei Neubauten oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in Altbauten die wesentlichen Angaben in das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister nach Artikel 10 Absatz 3bis des Bundesstatistikgesetzes vom 9. Oktober



	1992 ein. Der Bundesrat <u>schafft die Grundlagen für eine gesamtschweizerisch eindeutige Identifikationsnummer für alle Wärmeerzeugungsanlagen</u> und regelt die einzutragenden Angaben.
Art.9 Abs. 4	4a Die Kantone sehen für den Ersatz einer Wärmeerzeugungsanlage eine Meldepflicht und, wenn für den Ersatz eine fossil betriebene Heizung vorgesehen ist, eine Beratungs- <u>und Bewilligungspflicht</u> vor. <u>Neuer Absatz: Der Ersatz resp. Wiedereinbau eines fossilen Heizsystems wird nur in Ausnahmefällen und nur bis 2030 bewilligt. Neuer Absatz: Wärmeerzeugungsanlagen in Neubauten sind ohne CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen zu betreiben.</u> <u>Neuer Absatz: Beim Ersatz resp. Wiedereinbau eines fossilen Heizsystems sind geeignete Effizienzmassnahmen der Gebäudehülle oder der Haustechnik vorzunehmen mit dem Ziel, den fossilen Verbrauch massgeblich zu reduzieren. Dabei werden die bereits getätigten Massnahmen berücksichtigt.</u>

Art. 10 Grundsatz

Die Entwicklung der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen zeigt einen Anstieg der batterieelektrischen Personenwagen. 2020 waren gut 8% der neuen Personenwagen reine Elektrofahrzeuge. Im Jahr 2021 stieg dieser Anteil auf 13% an. Es wird angenommen, dass dieser Anteil in den kommenden Jahren sehr rasch markant weiter ansteigen wird. Diese Entwicklung in Richtung Elektrifizierung soll in den Zielvorgaben besser berücksichtigt werden. Rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge werden mit 0 g CO₂ in die Zielwertberechnung einbezogen, was den Durchschnitt der CO₂-Emissionen von Fahrzeugflotten signifikant runterdrückt. Es lassen sich folglich immer mehr emissionsintensive Fahrzeuge mit Elektrofahrzeugen kompensieren.

Vor diesem Hintergrund und insbesondere auch in Anbetracht der in Absatz 3 definierten Reduktionsziele erscheint eine Reduktion um minimal 15% bis 2029 wenig ambitioniert und nicht ausreichend.

Aus dem Erläuterungsbericht geht nicht hervor, weshalb die schweren Nutzfahrzeuge (SNF) von der Reduktionsregelung ausgenommen sind. Mit dem Beschluss der Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20. Juni 2019 führte die EU erstmals CO₂-Flottenzielwerte für SNF ein. Diese sehen vor, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kilometer ab 2025 gegenüber 2019/2020 um mindestens 15 % tiefer sein müssen und ab 2030 als Richtwert um mindestens 30 % im Vergleich zu 2019/2020. Hochemittierende Fahrzeuge lassen sich durch Fahrzeuge mit geringen Emissionen kompensieren.

Hinzu kommt, dass die EU-Kommission im Juli 2021 im Paket zu den reformierten und neuen Richtlinien vorgeschlagen hat, dass per 2035 keine Personenwagen mit Diesel- oder Benzinmotor neu in Verkehr gesetzt werden dürfen. Die Vorgaben in Art. 10 bilden diese Absichten der EU nicht ab. Es ist davon auszugehen, dass die Vorgaben in Art. 10 Abs. 2bis ohnehin bald angepasst werden müssen.



6/14

Wir beantragen daher, dass das CO₂-Gesetz für alle Fahrzeugkategorien einen markant tieferen Zielwert gegenüber 2021 definiert ab 2030 nur noch Neuwagen ohne Treibhausgasemissionen oder mind. gemäss den EU-Vorgaben und dass insbesondere auch für die schweren Nutzfahrzeuge Zielwerte definiert werden, wie dies auch in der EU erfolgt. Dazu sollten engmaschigere und ebenfalls ambitioniertere Zwischenziele festgesetzt werden.

Art. 13 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Die Sanktion von 95-152 CHF pro Gramm CO₂/km über der individuellen Zielvorgabe bleibt gleich und wurde nicht erhöht obwohl die Importeure in der Vergangenheit immer wieder Sanktionen für die Nichteinhaltung der Zielvorgaben bezahlt haben. Im Jahr 2021 waren es um die 150 Millionen Franken. Dies ist als Zeichen zu deuten, dass die Höhe der Sanktion nicht ausreicht, damit die individuellen Zielvorgaben eingehalten werden. Die Einhaltung der individuellen Zielvorgabe ist eine wichtige Grundlage, damit das Klimaziel erreicht werden kann. Die Sanktionen sollten entsprechend erhöht werden. Insbesondere bei einer repetierten nicht-Einhaltung der Zielvorgaben, sollten die Sanktionen verstärkt werden.

Zudem möchten wir die Kundeninformation zu den mit dem Fahrzeug verbundenen CO₂-Emissionen in Art.13 Abs. 6 fest verankern und nicht nur dem Bundesrat die Kompetenz zuweisen.

Den Anteil der zu verminderten CO₂-Emissionen aus dem Treibstoffimport von 5-10%, wie sie in **Art. 13b Abs. 2** festgelegt ist, ist zu niedrig und starr, um die nötige Transformation hin zu erneuerbaren Treibstoffen zu beschleunigen und wirkt einer weitergehenden Entwicklung entgegen. Es sollte deshalb ein Mindestwert stehen (mindestens 5 Prozent oder mindestens 10 Prozent) und es braucht erhöhte Anstrengungen beim Ersatz von fossilen Treibstoffen.

Als Alternative mit stärkerer Lenkungswirkung müsste mittelfristig diese Sanktionsmassnahme durch eine Lenkungsabgabe auf die CO₂-Emissionen aus Treibstoffen ersetzt werden. Aus unserer Sicht gehört eine Lenkungsabgabe zu den effektivsten Massnahmen, um die Emissionen durch den Landverkehr zu reduzieren.

Artikel 13d: Das Gesetz sollte auch eine Grundlage bieten für eine absolute Verminderung des Treibstoffverbrauchs des Flugverkehrs. Durch die Verbrennung von Treibstoff in grossen Höhen entstehen zusätzliche Effekte (sogenannte Non-CO₂-Effekte), die den Treibhauseffekt der Luftfahrt in etwa verdoppeln. Diese Effekte bleiben grösstenteils auch beim Einsatz von synthetischen Treibstoffen oder Wasserstoff bestehen.

Änderungsantrag



7/14

Art.13 Abs. 2	Der Bundesrat legt den Anteil der zu verminderten CO2-Emissionen nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 oder der Entwicklung der CO2-Emissionen des Verkehrs von mindestens zwischen 5 und 10 Prozent fest. Er hört vorgängig die Branche an.
---------------	---

Artikel 15

Bei den Treibstoffen wird im Gesetz nach wie vor von Kompensationsprojekten gesprochen (Kyoto-Mechanismus). Gemäss aktuellen Aussagen des BAFU sind es keine Kompensationen (mehr), also keine transferierten Treibhausgasreduzierungen. Aus Sicht der Stadt Zürich braucht es eine Klärung und eine sprachlich korrekte Formulierung, die kohärent ist mit dem Übereinkommen von Paris.

Artikel 16

Das CO2 Gesetz ist bezüglich der Verpflichtung von Anlagen zur Teilnahme am EHS unklar. Es wird eben so wenig ausgeführt, ob der Bund die diesbezüglichen Vorgaben der EU berücksichtigen wird. Dies sollte der Fall sein, weil die Emissionshandelssysteme der Schweiz und jene der EU zusammengeschlossen sind.

Änderungsantrag

Art. 16 Abs. 1 und Abs. 3	Die geltenden Kategorien zur Teilnahme im EHS sollen im CO2-Gesetz und nicht in der Verordnung festgelegt werden. Art 16 Abs. 4: Die EU-Vorgaben sollen sinngemäss für Schweizer KVA angewendet und damit die Gleichbehandlung mit den Anlagen der EU sichergestellt werden.
---------------------------	---

Art. 26 Grundsatz (Kompensation bei Treibstoffen)

Der minimale Kompensationssatz bleibt gleich bei 5 Prozent, während die Obergrenze auf 90 Prozent erhöht wird. Diese Erhöhung begrüssen wir sehr als Massnahme zur Dekarbonisierung der Treibstoffe. Mit 5-90% ist der Spielraum jedoch zu gross und es ist nicht realistisch, dass bis 2030 die Klimaziele mit einem tiefen Kompensationssatz erreicht werden können. Wir beantragen daher auch eine massive Erhöhung der Untergrenze mindestens auf die ursprünglich vorgesehenen 20 Prozent.

Art. 26 Abs. 3 (Kompensationsaufschlag)

Eine Obergrenze für die Kompensationskosten bremst weitergehende Anstrengungen zur Zielerreichung aus. Zudem liegen 5 Rp. im Bereich von natürlichen Schwankungen und sind damit kaum wahrnehmbar. Wir beantragen entweder die Streichung des Artikels oder eine klare Erhöhung des Beitrages auf die ursprünglich vorgesehenen 12 Rappen.



8/14

Änderungsantrag

Art.26 Abs. 3	Streichen Der zulässige Kompensations-Aufschlag auf Treibstoffe beträgt maximal 5 Rappen pro Liter. <i>oder</i> Der zulässige Komensations Aufschlag auf Treibstoffe beträgt maximal 5 <u>12</u> Rappen pro Liter.
------------------	--

Art. 29 CO₂-Abgabe auf Brennstoffen (im geltenden Gesetz)

Damit die CO₂-Abgabe auch künftig ihre Lenkungswirkung entfalten kann, soll der maximale Abgabesatz, wie im gescheiterten CO₂-Gesetz vorgesehen, auf 210 Franken pro Tonne CO₂ erhöht werden.

Art. 31

Die Stadt Zürich begrüsst, dass Betreiber von Anlagen mit Verminderungsverpflichtung darlegen müssen, wie sie von fossilen Brennstoffen per Ende 2040 frei werden. Dies dürfte die Nachfrage nach Anschlüssen an thermische Netze erhöhen.

Gleichzeitig wird mit einer Verminderungsverpflichtung einem Betreiber ein Vorteil gegenüber anderen gewährt. Eine Strafzahlung bei Nichterfüllung der Verpflichtung muss deshalb die logische Konsequenz sein. Deren Höhe sollte daher wesentlich höher sein als die CO₂-Abgabenhöhe. Eine Kopplung an die Höhe der CO₂-Abgabe scheint daher sinnvoll zu sein.

Änderungsantrag

Art. 31	Betreiber nach Artikel 31, die ihre Treibhausgaseffizienzziele nach Artikel 31 Absatz 2 nicht einhalten, müssen dem Bund pro zu viel emittierte Tonne CO ₂ eq: a. einen Betrag von 125 Franken <u>den doppelten Betrag der aktuell gültigen CO₂-Abgabe gemäss Art. 29 entrichten; und</u> b. im Folgejahr ein Emissionsrecht oder eine internationale Bescheinigung abgeben.
---------	--

Art. 32a Betreiber von WKK Anlagen

Die Rückerstattung der CO₂-Abgabe an WKK Anlagen, welche nicht am EHS teilnehmen und keine Effizienzsteigerungsvereinbarung abgeschlossen haben, verlangsamt den Prozess der Dekarbonisierung der Energieproduktion. Damit die Stadt Zürich auch in diesem Bereich, ihre Ziele erreichen kann, schlagen wir vor, diese Rückerstattung ausschliesslich bei einer Teilnahme am EHS oder auf der Basis einer Effizienzsteigerungsvereinbarung zu gewähren.

Von einer Sonderbehandlung einer kleinen Gruppe von Anlagen sollte abgesehen werden. Wenn schon, sollten nur nicht-fossil betriebene WKK-Anlagen gefördert werden. Wir beantragen daher die beiden Artikel 32a und Artikel 32b wie folgt zu ändern:



9/14

Änderungsantrag

Art. 32a Abs. 1 und 2	1 Betreibern von WKK-Anlagen, die weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen, wird die CO ₂ -Abgabe auf Gesuch hin ganz oder teilweise nicht zurückerstattet. 2 streichen Der Bundesrat legt die Mindestanforderungen an die WKK-Anlagen fest.
Art. 32b Abs.1	Artikel streichen 2 Die restlichen 40 Prozent werden zurückerstattet, wenn der Betreiber nachweist, dass er im Umfang eines gleichwertigen Betrags Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz der eigenen oder anderer Anlagen, die aus der Anlage Elektrizität oder Wärme beziehen, ergriffen hat.

Art. 34 Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden

Neu fördert der Bund verstärkt auch den Heizungsersatz sowie die kommunale Energieplanung. Die 40 Mio. CHF für die Förderung des Heizungsersatzes entspricht in etwa der Fördersumme, welche im Rahmen des Gebäudeprogramms für den Massnahmenbereich "Haustechnik" pro Jahr ausbezahlt wurde. Zur bereits bestehenden Förderung der direkten Nutzung der Geothermie wird neu zusätzlich die kommunale Energieplanung gefördert. Beide Bestimmungen (Art. 34 Abs. 3 und Art. 34a) beziehen sich auf Förderung erneuerbarer Wärme. Es ist nicht ersichtlich, weshalb nicht ein Gesamtdeckel definiert wird, obwohl die Massnahmen demselben Zweck dienen. Gerne möchten wir anregen, die Beweggründe dafür darzulegen oder eine Zusammenführung zu überdenken.

Art. 35 Förderung von Technologien zur Verminderung der Treibhausgase

Die Betragsgrenze von höchstens 30 Mio. Franken für den Technologiefonds zur Finanzierung von Bürgschaften und zur Absicherung von Risiken von Investitionen in den Neu- und Ausbau thermischer Netze und der dazugehörenden Wärmeerzeugungsanlage, die mit erneuerbaren Energien und Abwärme gespeist werden, ist anzuheben, damit die zu erwartende steigende Nachfrage nach Technologieförderung berücksichtigt werden kann. Der Begriff der Technologien, welche Treibhausgasemissionen vermindern bezieht sich auch auf CO₂-Abscheidung, - Endlagerung oder - Weiterverwendung. Wir erachten es als wichtig, diese Begrifflichkeit präziser zu formulieren, und Negativemissionstechnologien explizit als Teil der Verminderungstechnologien zu definieren.

Da die thermischen Netze ökologisch weniger gut sind als die meisten dezentralen Heizungen, welche gemäss der MuKE 2014 gebaut würden, sollten nur thermische Netze, die mit einem sehr hohen Anteil erneuerbarer Energie und Abwärme (> 80 oder > 90%) gespeist werden, unterstützt werden.

Wir gehen davon aus, dass unter dem Begriff Wärmeerzeugungsanlage, auch die Idee der Kälteerzeugungsanlage mitgemeint ist und würden es begrüßen, wenn dies im erläuternden Bericht



10/14

explizit so genannt würde. Wenn nämlich ein Energieverbund nur Wärme (ohne Kälte) anbietet, werden die Nutzenden energetisch und ökologisch fragwürdige Klimageräte kaufen.

Änderungsantrag

Art. 35 Abs.3	Mit den Mitteln aus dem Technologiefonds verbürgt der Bund Darlehen an Unternehmen, wenn diese damit Anlagen und Verfahren entwickeln und vermarkten, welche: a. die Treibhausgasemissionen vermindern; b. den Einsatz der erneuerbaren Energien ermöglichen; oder c. den sparsamen Umgang mit den natürlichen Ressourcen fördern; <u>d. Saisonale Speicherung von erneuerbarer Energie</u>
------------------	---

Art. 36 Verteilung an Bevölkerung und Wirtschaft

Grundsätzlich erachten wir relevante und wirkungsvolle Lenkungsabgaben auf sämtlichen Treibhausgasemissionen im Sinne des Verursacherprinzips als wichtig, dringend nötig und in der Schweizer Umweltpolitik bestens etabliertes und akzeptiertes Instrument (vergleiche Abwasser- und Abfallgebühren). Die Erlöse daraus sollen 1.) mehrheitlich an die Bevölkerung und Wirtschaft rückverteilt werden und 2.) die restlichen Mittel zur Förderung der Transformationsprozesse und der klimafreundlichen Technologien eingesetzt werden.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn das Gesetz dieses etablierte Prinzip der Schweizer Umweltpolitik klar weiterführt und in diese Richtung weiterentwickelt wird.

Zu Art. 36, Abs. 4: In ihrem [Bericht zur Lenkungswirkung des Emissionshandelssystems](#) hat die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) empfohlen, abgabebefreite Unternehmen von der Abgaberrückverteilung der CO₂-Abgabe an die Wirtschaft auszunehmen. Im Vorschlag des BR sind nun jedoch nur Betreiber mit Verminderungsverpflichtung ausgenommen, nicht jedoch EHS-Unternehmen. Auch diese erhalten die CO₂-Abgabe vollumfänglich zurückerstattet und sind nicht Teil des Lenkungssystems. Auf Grund der Empfehlung der EFK sollten auch EHS-Unternehmen ausgenommen werden.

Änderungsantrag

Art. 36 Abs. 4	4 Keinen Anteil am Ertrag der CO ₂ -Abgabe erhalten <u>Teilnehmer am EHS nach den Artikeln 15, 16 und 16a sowie</u> Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31.
----------------	---

Art. 37 Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge

Diese Rückverteilung wird grundsätzlich begrüsst und ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung der emissionsarmen Elektromobilität im Vergleich zu fossil betriebenen Fahrzeugen. Von der Förderung von Ladestationen für den Individualverkehr sollen neben Mehrparteiengebäuden auch Siedlungen profitieren können, weshalb eine offenere Formulierung zu bevorzugen ist (z.B. Mehrparteiengebäude oder -siedlungen).



11/14

Ergänzend sind auch Ladestationen für den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Die Sanktion eines bestimmten Jahres wird den Importeuren erst im Folgejahr in Rechnung gestellt, weshalb der Artikel vorsieht, dass bereits die Sanktionen für das Jahr 2024 verwendet werden können. Dadurch wird sichergestellt, dass zeitnah nach dem geplanten Inkrafttreten des Gesetzes per Anfang 2025 mit der Förderung begonnen werden kann und nicht erst rund anderthalb Jahre später.

Es ist zu erwarten, dass der Förderbedarf in dieser Zeit die insgesamt erwarteten Sanktionserträge im tiefen dreistelligen Millionenbereich deutlich übersteigt und die verfügbaren Mittel ausgeschöpft werden. In diesem Fall sollen die Details einer Förderung einer Kosten-Nutzen-Abschätzung zugrunde liegen. Dabei sollen allenfalls weitere Bedingungen einfließen können, wie z.B. die Anforderung einer bidirektionalen Ladeinfrastruktur, die auch als Netzzwischenspeicher eingesetzt werden kann.

Bezüglich Einsatz der bis 2032 nicht abgeschöpften Mittel beantragen wir, dass diese für Klimaschutz-Massnahmen im Bereich Verkehr eingesetzt werden. Solche Massnahmen werden auch nach 2032 eine hohe Relevanz haben.

Änderungsantrag

Art. 37	Artikel ersetzen Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 aus den Jahren 2024–2030 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden oder -siedlungen , in Betrieben, und auf öffentlichen Parkplätzen <u>und für den öffentlichen Verkehr</u> .
Art. 37 Abs.2 (Falls der Artikel 37 nicht gestrichen würde)	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) <u>Klimaschutzmassnahmen im Bereich Verkehr</u> zugewiesen. Der Bund bestimmt die Massnahmen.

Art. 37a Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene

Dies ist die einzige Massnahme im Gesetz, um auch den klimafreundlichen internationalen Personenverkehr zu fördern. Daher schlagen wir vor, die Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene im Gesetz explizit festzuschreiben und die Förderung dafür zu stärken.



12/14

Änderungsantrag

Art. 37a Abs.1	1 Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, mindestens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, kann fördert der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen., fördern . Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die <u>geeignet sind Flugreisen zu ersetzen</u> , in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen.
-------------------	--

Art. 41a Förderung von CO₂-neutralen Antriebstechnologien

Den vorgeschlagenen Förderbetrag für den öffentlichen Verkehr von jährlich 15 Mio. Franken erachten wir als zu gering, um einen Umbau auf klimafreundliche Antriebe zu forcieren. Gemäss erläuterndem Bericht verkehren in der Schweiz noch rund 5'000 Dieselsebusse. Unter der Annahme einer Lebensdauer von 12 Jahren pro Fahrzeug würden jährlich ca. 417 Busse ersetzt. Das ergäbe einen einmaligen Betrag von rund 36'000 Franken pro Bus. Bei Mehrkosten von rund 300'000 Franken für die Anschaffung eines Elektrobusses, ist dieser Betrag sehr gering und kein Anreiz. Zudem ist die hier genannte Förderung nicht additional zu anderen Fördermöglichkeiten, wie zum Beispiel dem KliK-Programm, was den Betrag nochmals schmälert. Und die Aufhebung der Treibstoffzollrückerstattung erfolgt erst 2025. Dies bedeutet, dass dieser Betrag bis dahin keine Wirkung auf die Wirtschaftlichkeitsrechnung hat. Wir beantragen daher eine deutliche Erhöhung des Förderbeitrages.

Eine Förderung der Ladeinfrastruktur speziell für den öffentlichen Verkehr ist nicht vorgesehen, obwohl die Erstellung einer Ladeinfrastruktur für eine ganze Busflotte eine grosse finanzielle Belastung darstellt. Für ein mittelgrosses Transportunternehmen bedeutet dies eine Investition von ca. 12 Mio. Franken bzw. ca. 80'000 Franken pro Fahrzeug. Ein Vorzeigebispiel ist hier die Stadt Zürich, die die Transformation vorantreibt, indem mit städtischen Förderbeiträgen auch Ladeinfrastruktur gefördert wird. Wir beantragen, dass eine entsprechende Förderung auch auf nationaler Ebene vorgesehen wird.

Art. 48c Übertragung nicht verwendeter Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate und Bescheinigungen

Um die effektive Reduktion der Treibhausgase voranzutreiben sollen die Emissionsrechte, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, nicht in den Zeitraum 2025-2030 übertragen werden können. Sie sollen als Zielübererfüllung wertgeschätzt werden. In den Jahren 2025-2030 sollen jedoch die für dann gesetzten Ziele mit den dann realisierten Minderungsmaßnahmen erfüllt werden.



13/14

Änderungsantrag

Art. 48c Abs.1	Emissionsrechte, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, können unbeschränkt nicht in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden.
Art. 48c Abs.2	Emissionsminderungszertifikate, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, können unbeschränkt nicht in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden. Vorbehalten bleiben Beschränkungen der Übertragung, die sich aufgrund von völkerrechtlichen Verträgen ergeben.
Art. 48c Abs.3	Nationale Bescheinigungen für in den Jahren 2022–2024 erzielte Emissionsvermindierungen, die nicht verwendet wurden, können unbeschränkt nicht in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden.

Zusätzlicher Hinweis zum CO₂-Gesetz und zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Bis anhin ist der Klimaschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf nationaler Ebene und in den meisten Kantonen keine Pflicht, sondern wird nur punktuell von einigen Umweltschutzfachstellen bei der Prüfung einbezogen. In die Vorlage zum CO₂-Gesetz ist deshalb ein neuer Artikel aufzunehmen, der national regelt, wie der Klimaschutz künftig im Rahmen von Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren für neue Anlagen und bei wesentlichen Änderungen von Anlagen geprüft wird. Davon abgeleitet soll die UVP-Verordnung auch angepasst werden. In der UVPV sollen zusätzlich Anlagen ab einem bestimmten Schwellenwert an Treibhausgas-Emissionen, z.B. ab 1'500 Tonnen CO₂eq, der UVP-Pflicht unterstellt werden. Zudem sollten sämtliche Anlagen im Rahmen einer UVP auf Klimaverträglichkeit geprüft werden.



14/14

2 Stellungnahme und Anträge zu den weiteren von den Änderungen betroffenen Gesetzen

Energiegesetz vom 30. September 2016

Mit dem Energiegesetz sollte der Bund Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen aus der Erstellung von Gebäuden (graue Treibhausgasemissionen) unterstützen.

Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz

Die im erläuternden Bericht zum Ausdruck gebrachten Absicht des Bundesrates zu den Anforderungen bezüglich erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen unterstützen wir:

- 1) Weitestgehend die Regularien der EU zu übernehmen,
- 2) der Anerkennung der bereits weit fortgeschrittenen Handelstätigkeit und -Infrastruktur mit dem europäischen Ausland, und
- 3) die Anerkennung des grundsätzlichen Mechanismus einer Massenbilanzierung bei erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen.

Wir beantragen, dass der Bundesrat für die ökologische Vergleichbarkeit der erneuerbaren Treib- und Brennstoffe unterschiedlicher Herkunft Standardwerte (z.B. Treibhausgasemissionen) festlegt. Auch beobachten wir, dass Treibstoffe und Brennstoffe im Gesetzesvorschlag ungleich behandelt werden und beantragen die Gleichstellung der beiden und die entsprechende Anpassung des Artikels 35d, Abs. 1 und Abs. 2.

Im Sinne einer kohärenten Klima- und Umweltschutzgesetzgebung möchten wir den Bund einladen, zu prüfen ob das Thema Luftschadstoff-Emissionen durch den Verbrauch synthetischer Treibstoffe und Biotreibstoffe im Umweltschutzgesetz schon ausreichend abgedeckt ist. Die gleiche Prüfung möchten wir anregen für die konkreten Vorgaben bezüglich Energieverbrauch für die Herstellung synthetischer Treibstoffe. Beides sollte im USG mit konkreten Vorgaben festgelegt sein.

Änderungsantrag USG

Art. 35d Abs.1	1 Erneuerbare Treib- und Brennstoffe 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.
Art. 35d Abs.2	Artikel Streichen 2 Der Bundesrat kann für das Inverkehrbringen von erneuerbaren Brennstoffen ökologische Anforderungen vorsehen.