



Dienstag, 18. August 2020 15h15

MEDIENMITTEILUNG

CO₂-GESETZ: WICHTIGE ETAPPE ERREICHT

Bei der Differenzbereinigung zum CO₂-Gesetz verfolgt die Umweltkommission des Ständerates konsequent ihre klimapolitischen Grundsätze. Wirksamkeit, Ausgewogenheit und Technologieneutralität sind ihre leitenden Prinzipien. Das CO₂-Gesetz ist nun bereit für die zweite Beratung im Ständerat.

Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates hat in der Beratung einen grossen Teil der Differenzen in der Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit zwischen 2022 und 2030 (**17.071**) ausgeräumt. Im Gebäudebereich unterstützt sie die vom Nationalrat beschlossene Übergangslösung für jene Kantone, die ihre Energiegesetze bereits revidiert haben (Art. 59d). Als kleiner Zusatz bringt die Kommission eine Bestimmung ein, die eine bessere Datenerhebung zum Gebäudebereich bewirken soll, indem die kantonalen Behörden ihre Angaben zum Vollzug der CO₂-Grenzwerte in das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister eintragen. Was die Anrechenbarkeit von erneuerbaren Energieträgern betrifft, schliesst sich die Kommission mit 7 zu 6 Stimmen dem Nationalrat an: Der anrechenbare Anteil kann bis auf 100 Prozent erhöht werden, wenn gleichzeitig die Gebäudeeffizienz verbessert wird. Weiter befürwortet die Kommission in den allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes die nationalrätliche Fassung in Artikel 7a, wonach bei neuen oder wesentlich geänderten Anlagen mit hohen Treibhausgasemissionen Reduktionsmassnahmen zu ergreifen sind.

VIEL REDUKTIONSPOTENZIAL IM STRASSENVERKEHR

Nach dem klaren Entscheid beider Kammern, die Zielwerte für neue Fahrzeuge grundsätzlich im Gleichklang mit der EU festzulegen, gibt es bezüglich Emissionsvorschriften nur noch wenig zu klären. Die Kommission begrüsst die Beschlüsse des Nationalrates, ausgenommen die Fiskalregel für elektrische Geschäftsfahrzeuge. Nach Ansicht der Kommission ist es sachfremd, steuergesetzliche Fragen im CO₂-Gesetz zu regeln. Bei der Kompensation der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen schliesst sich die Kommission dem Nationalrat an und streicht die Bestimmung, dass mindestens fünf Prozent der Kompensation via erneuerbare Treibstoffe geleistet werden müssen. Die Treibstoffimporteure sollen die Wahl haben, auf welchem Weg sie ihre Kompensationspflicht erfüllen. Bereits seit der Sommersession steht fest, dass die Importeure von den Kompensationskosten maximal 10 bis 12

Rappen auf den Liter Treibstoff überwälzen dürfen. Zudem hat die Kommission den Parlamentsbeschluss von Dezember 2019 zur parlamentarischen Initiative Burkart (**17.405**) bestätigt, die Steuererleichterung für biogene Treibstoffe bis Ende 2023 zu befristen. In der Zeit danach soll der Einsatz biogener Treibstoffe über das verstärkte Instrument der CO₂-Kompensation gefördert werden.

Um die ökologische Umstellung des konzessionierten Verkehrs voranzutreiben, hat die Kommission mit einer Gegenstimme und einer Enthaltung beschlossen, dass die Rückerstattung der Mineralölsteuer entfällt: ab 2026 für Fahrzeuge im Ortsverkehr und ab 2030 für alle im konzessionierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge. Die Mehreinnahmen, die der Bund nach Wegfall dieser Rückerstattung erzielt, sollen eingesetzt werden, um alternative Antriebe zu fördern, wie dies der Nationalrat verlangt. Der entsprechende Entscheid hat die Kommission mit 8 zu 4 Stimmen bei einer Enthaltung gefällt.

SANKTIONEN DER AUTOIMPORTEURE FÜR ANPASSUNGSMASSNAHMEN EINSETZEN

Mit 7 zu 6 Stimmen hat die Kommission beim Klimafonds eine substantielle Differenz zum Nationalrat beschlossen: Sie will, dass die Sanktionen der Fahrzeugimporteure vollständig dafür eingesetzt werden, Klimaschäden zu vermeiden oder zu vermindern. Der Nationalrat dagegen möchte, dass diese Sanktionen, die bei Nichteinhalten der Fahrzeugvorschriften fällig werden, nur zur Hälfte für die Anpassung an den Klimawandel verwendet werden sollen, während die andere Hälfte in den NAF fliessen soll. Eine Minderheit der Kommission unterstützt die nationalrätliche Version. Eine zweite Minderheit beantragt, dass alle Sanktionen der Autoimporteure an den NAF gehen.

AUCH FÜR PRIVATJETS EINE ABGABE

Die Kommission begrüsst es, dass ein Teil der Flugticketabgabe für die Verminderung der Klimawirkung des Luftverkehrs eingesetzt wird. Allerdings lehnt die Kommission eine spezifische Bestimmung zu erneuerbarem Flugtreibstoff ab, wie sie der Nationalrat eingebracht hat. Ihrer Ansicht nach kann dies in der Verordnung geregelt werden. Das Gesetz selbst solle technologieneutral formuliert sein.

Um den fluggebundenen CO₂-Verbrauch zu reduzieren, will die Kommission nicht nur eine Abgabe für Linien- und Charterflüge, sondern auch für Privat- und Geschäftsflüge. Sie unterstützt weitgehend die nationalrätliche Fassung, schränkt aber mit Stichentscheid des Präsidenten den Geltungsbereich ein: Abgabepflichtig sollen Flugzeuge ab einer Startmasse von 8618 kg sein – und nicht bereits ab 5700 kg, wie es die Minderheit vorschlägt. Aus Sicht der Kommission erhöht dieser Entscheid die Vollzugtauglichkeit der Abgabe und kommt den schweizerischen Flugzeugherstellern entgegen.

Bei der Frage, wie hoch die Abgabe Allgemeine Luftfahrt sein soll, beantragt die Kommission mit 7 zu 6 Stimmen, die vom Nationalrat definierte Bandbreite von 500 bis 5000 Franken zu unterstützen. Allerdings gibt sie dem Bundesrat zwei Kriterien vor, wonach er die Abgabe innerhalb dieses Rahmens festzulegen hat: die höchstzulässige Startmasse und die Reisedistanz. Die Minderheit beantragt einen pauschalen Abgabesatz von 500 Franken. Einstimmig hat die Kommission entschieden, dass der Bundesrat CO₂-vermindernde Massnahmen von Luftfahrzeughaltern oder -betreiber anerkennen und ihre Abgabe reduzieren soll, ganz im Sinne einer Innovationsförderung.

INLANDZIEL VON 75 PROZENT

Aus Sicht der Kommission reichen die beschlossenen Massnahmen, um bis 2030 einen minimalen Inlandanteil von 75 Prozent zu erreichen. Mit 7 zu 6 Stimmen unterstützt sie daher die nationalrätliche Zielvorgabe. Die Kommission hält fest, dass ein höherer Inlandanteil kohärent mit der Ausgestaltung

des Gesetzes sei. Von Inlandmassnahmen würden Schweizer Unternehmen profitieren. Die Minderheit dagegen will den minimalen Inlandanteil bei 60 Prozent belassen, um mehr Flexibilität zu haben.

Nach Abschluss ihrer zweiten Beratungsrunde ist die Kommission überzeugt, dass die Vorlage auf gutem Weg ist und die noch verbleibenden Differenzen zügig ausgeräumt werden können. Als Nächstes berät der Ständerat das CO₂-Gesetz.

KONZESSIONSERNEUERUNGEN VON WASSERKRAFTANLAGEN

Bei der Vorprüfung der parlamentarischen Initiative **20.434** ihrer Schwesterkommission hat die Kommission mit 9 zu 4 Stimmen beschlossen, keine Folge zu geben. Die Initiative fordert eine Änderung des Wasserrechtsgesetzes, damit bei der Erneuerung von Konzessionen zur Wasserkraftnutzung die Behörden Massnahmen für die ökologische Aufwertung der beeinflussten Lebensräume verlangen können. Die Kommission ist überzeugt, dass mit den geltenden Auflagen für den Gewässerschutz und zum Schutz der Fische bereits hohe Anforderungen an die Konzessionäre gestellt werden. Weitere Vorschriften, die einen Einfluss auf Produktion und Kosten der Anlagen haben, könnten insbesondere das Ausbauziel für die Wasserkraft, das im Rahmen der Energiestrategie 2050 gesteckt wurde, gefährden.

Die Kommission hat am 17. August 2020 unter dem Vorsitz von Ständerat Martin Schmid (FDP/GR) und teilweise in Anwesenheit von Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga in Bern getagt.

AUTOR



UREK-S

Sekretariat der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie

CH-3003 Bern

www.parlament.ch

urek.ceate@parl.admin.ch

AUSKÜNFTE



Schmid Martin

Kommissionspräsident

Tel. 079 619 60 16

Sébastien Rey

Kommissionssekretär

Tel. 058 322 97 34