

STANDPUNKTE

Sommersession '20
Spezialausgabe CO₂-Gesetz



Inhalt

Datum	Nr.	Geschäft	Seite
9. und 10. Juni 2020	<u>17.071</u>	Totalrevision des CO2-Gesetzes nach 2020	3
	<u>17.071</u>	Art. 3 CO2-Gesetz: Verminderungsziele	5
	<u>17.071</u>	Art. 7a CO2-Gesetz: Verminderung nach dem Stand der Technik	7
	<u>17.071</u>	Art. 10 - 17a, 38h und 42 CO2-Gesetz: CO2-Ziele für Neuwagenflotten	8
	<u>17.071</u>	Art. 21 CO2-Gesetz: Subvention fossiler Stromversorgung	10
	<u>17.071</u>	Art. 27 CO2-Gesetz: Kompensation bei fossilen Treibstoffen	11
	<u>17.071</u>	Art. 31 CO2-Gesetz: CO2-Abgabe	12
	<u>17.071</u>	Art. 38a-38g CO2-Gesetz: Flugticketabgabe	13
	<u>17.071</u>	Art. 39, Abs. 2 und 2bis CO2-Gesetz: Gebäudeprogramm	15
	<u>17.071</u>	Art. 40a Abs. 2bis CO2-Gesetz: Bonus für Netto-null-Unternehmen	16
	<u>17.071</u>	Art. 43a/b/c CO2 Gesetz: Klimaverträglichkeit von Finanzflüssen	17
	<u>20.3000</u>	Po. UREK-N. Zukunftsstrategie für die Wärme-Kraft-Koppelung	18
		Abstimmungsempfehlungen zu Minderheitsanträgen	19
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	22

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 schlägt keine neuen Instrumente vor, sondern bereinigt und verfeinert den Entwurf des Ständerates. Zudem schwächt sie den Entwurf in einigen klimarelevanten Punkten ab.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, auf die Totalrevision einzutreten und 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 ans 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, welches damit auch den Selbstversorgungsgrad massiv steigern wird.

Der Bundesratsvorschlag erscheint vor diesem Hintergrund als weitgehend untauglich. Augenfällig wird dies daran, dass der Bundesrat den Zweckartikel (Art. 1) gegenüber dem alten Gesetz unverändert belassen wollte. Die Zielvorgaben des Pariser Klimaabkommens werden demnach nicht berücksichtigt. Im Oktober 2018 hat der Weltklimarat IPCC zudem aufgezeigt, dass eine durchschnittliche Erwärmungsgrenze von 1.5 Grad gegenüber vorindustriellen Mitteltemperaturen zu deutlich weniger Schäden und Risiken führt als ein 2-Grad-Erwärmungsszenario. Unbeirrt davon steuert die aktuelle Politik der Schweiz auf ein weltweites 3- bis 4-Grad-Szenario zu. Da die Erwärmung in der Schweiz überdurchschnittlich rasch steigt, entspräche dies hierzulande einem Plus-6-Grad-Szenario mit enormen Konsequenzen auf 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.

Der Ständerat hat den Vorschlag des Bundesrates in einigen relevanten Punkten verbessert respektive ergänzt. Die vorberatende Kommission UREK-N hat nun in wechselnder Zusammensetzung diesen Vorschlag beraten und insgesamt deutlich abgeschwächt. So wurden die Regulierungen beim Heizungsersatz (Art. 9) ohne Minderheiten um drei Jahre auf 2026 verschoben und für Biogaskunden de facto ausgehebelt. 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. Mit der Entfernung der Artikel 17b und c wurde die Umsetzung der Netto-null-Logik des Pariser Klimaabkommens in der bestehenden Umweltverträglichkeitsprüfung ersatzlos gestrichen. Somit sollen 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 bei einer vorzeitigen Stilllegung aus Klimaschutzgründen Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können.

Aufgrund der mittlerweile fortgeschrittenen Regulierung in der EU zu Flottenzielen von Neuwagen wurden im aktuellen Entwurf Detailanpassungen gemacht und die Regulierung zu LKWs weitgehend neu übernommen. Auch für den vom Ständerat in letzter Minute einbezogenen privaten Luftverkehr wurde eine pragmatische und umsetzbare Lösung gefunden. Schliesslich wurden nach Anhörung von Vertretern des Finanzplatzes Schweiz weitere Verbesserungen zur Offenlegung von Klimarisiken vorgeschlagen, die allerdings nur Minderheiten unterstützen.

Der Vorschlag des Ständerates und – wenn auch in geringerem Mass – die Vorschläge der Umweltkommission sind klimapolitisch wirksamer als der bundesrätliche Vorschlag. Der vorliegende 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 und Signale, um klimaschädliche Investitionen abzuwenden und 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.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt die Minderheit Girod in Art. 3, Abs. 2 zur Annahme (Präferenzordnung: Minderheit III Girod besser als Minderheit II Vogler besser als Mehrheit besser als Minderheit I Egger). Weiter empfehlen wir die Minderheit Bäumle in Art. 3, Abs. 5 (=SR) zur Annahme. Die Minderheiten Egger M. sind allesamt abzulehnen.

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.

Die Schweiz will gemäss Absatz 2 ihren eigenen Treibhausgasausstoss im Inland allerdings um bloss 30 Prozent reduzieren (Vorschlag Bundesrat und Mehrheit der Kommission). Eine Minderheit schlägt vor, dieses Ziel immerhin auf 37,5 Prozent zu erhöhen (Minderheit Vogler). Eine zweite Minderheit (Girod) will das Inlandziel auf 40 Prozent und das Gesamtziel auf 60 Prozent anheben. Eine dritte Minderheit (Egger) will schliesslich die Zielsetzung so abschwächen, dass die von der Schweiz im Jahr 2017 eingegangenen internationalen Verpflichtungen nicht erfüllt werden können.

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 vollumfänglich mit Massnahmen im Inland verfolgen. Ein darüberhinausgehendes Engagement im Ausland ist erwünscht und nötig, wie es die Kommissionsmehrheit (Art. 3, Abs. 2bis) richtigerweise vorschlägt. Die Minderheit Girod kommt der Forderung eines hohen Inlandziels am nächsten. Sie entspricht der jährlichen Absenkrate, welche bereits heute gesetzlich festgelegt ist, und verhindert somit, dass künftig weniger Klimaschutz in der Schweiz betrieben wird. Die Minderheit Vogler schlägt eine Absenkrate vor, die etwas tiefer liegt als die aktuell verfolgte; der bisherige Absenkpfad könnte somit knapp weitergeführt werden.

Die Umweltverbände fordern 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.

In Absatz 5 hat der Ständerat zu Recht einen Fehler im Bundesratsvorschlag korrigiert: Die Buchhaltung zum Inlandziel darf nicht wie vom Bundesrat vorgeschlagen durch Emissionsreduktionen im ausländischen Teil des Emissionshandelssystems verfälscht werden. Dies würde nicht nur ein Zahlenchaos verursachen, sondern auch ein Monitoring zur Wirksamkeit der Instrumente erschweren.

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 gemäss USG ohnehin geltende allgemeine Minderungsgebot soll hier neu explizit erwähnt werden. Es soll dabei für neue Anlagen und wesentliche Änderungen gelten und ab einem gewissen Schwellenwert an Emissionen in Kraft treten. Grosse Emittenten, die am Emissionshandelssystem teilnehmen, sollen jedoch ausgenommen werden.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Jauslin abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Begründung

Diese neue Regelung soll den Kantonen die Möglichkeit geben, dass bei neuen oder wesentlich geänderten Anlagen die Treibhausgasemissionen auf ein Mass begrenzt werden, das technisch möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

Es soll dabei ein Bagatellwert vom Bundesrat definiert werden. Die Umweltallianz begrüsst dies, um die Vollzugsbehörde nicht mit Kleinstemissionsmengen zu beschäftigen. Unklar bleibt, weshalb ausgerechnet die grössten Emittenten, welche am Emissionshandelssystem teilnehmen, von dieser Regelung ausgenommen werden.

Kontakt

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

17.071

Art. 10 - 17a, 38h und 42 CO₂-Gesetz: CO₂-Ziele für Neuwagenflotten**Einleitung**

Das CO₂-Ziel für Neuwagenflotten ist die wichtigste Massnahme zur CO₂-Reduktion im Verkehr, bei dem der CO₂-Ausstoss immer noch über dem Niveau von 1990 liegt. Es ist ein finanzieller Anreiz, damit Schweizer Konsumenten die gleich grosse Auswahl an benzinsparenden Autos und Elektroautos wie im Ausland haben. Jeder Autokäufer und jede Autokäuferin kann frei wählen. Das Ziel gilt nur für die gesamte Fahrzeugflotte.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, insbesondere die Minderheit Bourgeois (Art. 38h/42) und die Minderheiten Wobmann bei Art. 10a und 11 abzulehnen und die Minderheiten Klopfenstein (Art. 10a) und Girod (Art. 11) anzunehmen.

Begründung

Die Minderheiten Wobmann bei Art. 10a und 11 verlangen eine Abkehr von der bisherigen Politik, wonach die Schweiz die CO₂-Ziele für Neuwagenflotten von der EU übernimmt. Zu diesem Thema sind bereits 2 Referenden gescheitert (Energierstrategie 2050, Referendum der Autoimporteure 2012) sowie zwei ökologische Volksinitiativen (Klima-Initiative und «Offroader-Initiative») sind zurückgezogen worden. Die Fahrzeuge mit dem grössten CO₂-Ausstoss werden nachweislich in Agglomerationen und nicht in Bergregionen gekauft. Die Marktanteile der für die Zielerreichung wichtigen Elektroautos (bei der Zielberechnung 0g CO₂/km) verläuft trotz Corona-Krise gemäss Plan der Automobilimporteure. Im Corona-Monat März haben sie erstmals ihr selbstgestecktes Ziel von 10 Prozent Marktanteil für Elektro- und Plug-in-hybrid-Fahrzeuge erreicht. Die Anträge Wobmann betreffen hingegen die Zeit ab 2022, denn das CO₂G wird frühestens 2022 in Kraft treten. Gemäss Bundesamt für Energie und zahlreichen internationalen Vergleichen ist zu erwarten, dass in wirtschaftlich schwierigem Umfeld tendenziell weniger CO₂-intensive Fahrzeuge gekauft werden. Ein allfälliger wirtschaftlicher Abschwung würde es den Importeuren also nicht erschweren, sondern sogar erleichtern, die Ziele zum durchschnittlichen CO₂-Ausstoss zu erreichen.

Weil momentan nur alle fünf Jahre neue CO₂-Ziele gesetzt werden, hat der CO₂-Ausstoss von PW-Neuwagen 2017 und 2018 zu- statt abgenommen. Die Minderheit Girod bei Art. 11 will das heutige System durch jährliche Zwischenziele ergänzen. Statt innerhalb von fünf Jahren (2020 bis 2025) um minus 15 Prozent müsste der CO₂-Ausstoss jährlich um minus 3 Prozent reduziert werden.

Die Minderheit Klopfenstein bei Art. 10a beantragt Zustimmung zum Ständerat bei den Flottenzielen für LKWs. Neue LKWs stossen noch immer etwas gleich viel CO₂ aus wie vor 18 Jahren, denn LKWs wurden primär in Bezug auf die Luftverunreinigung verbessert. Die Mehrheit verlangt, dass der Bundesrat grosszügigere LKW-CO₂-Ziele als in der EU festlegt. Weil die Ersatzleistungen der Fahrzeugimporteure bei LKWs hoch sind, würde ein Fehlanreiz geschaffen, ausländische LKWs (insbesondere jene mit hohem CO₂-Ausstoss) in der Schweiz statt in der EU in Verkehr zu setzen. Die Schweiz würde damit Hand bieten, um die CO₂-LKW-Ziele der EU zu umgehen.

Die Minderheit Bourgeois bei Artikel 38h/42 will die Ersatzleistungen, die Autoimporteure bei Zielverfehlung leisten müssen, nicht für Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel verwendet sehen. Mit der Minderheit würden Automobilimporteure anders behandelt als Treibstoffimporteure und Unternehmen, die bei Verfehlen von CO₂-Zielen ebenfalls finanzielle Sanktionen leisten. Die Minderheit vernachlässigt, dass die Änderungen in den Artikel 10 bis 17 den Automobilisten durch verminderten CO₂-Ausstoss und somit verminderten Benzinverbrauch von mehreren hundert Franken pro Jahr und Fahrzeug zu Gute kommen.

Drei im Ständerat unbestrittene Massnahmen zu Gunsten der Elektromobilität und erneuerbarer Treibstoffe (Art. 13, 16 und 16a) sind im letzten November in der damaligen UREK-N mit einer SVP-FDP-Mehrheit abgelehnt worden (Minderheiten Nussbaumer und Bäumle mit der Mehrheit der damaligen UREK-N-Delegation als Mitunterzeichner).

Kontakt

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

17.071

Art. 21 CO₂-Gesetz: Subvention fossiler Stromversorgung**Einleitung**

Teilnehmende am Emissionshandelssystem (Grossemittenten) werden gemäss diesem Artikel von der CO₂-Abgabe befreit. Im umstrittenen Absatz 1 soll dabei sichergestellt werden, dass fossil-thermische Kraftwerke insgesamt die externen Klimakosten bezahlen, um eine Subventionierung zu verhindern.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt die Minderheit Bäume (= Ständerat) anzunehmen und die Kommissionsmehrheit abzulehnen.

Begründung

Der Ständerat hat analog zu einigen europäischen Ländern (z.B. UK, NL) einen sogenannten Mindestpreis (floor price) für fossil-thermische Kraftwerke eingeführt. Dieser soll sicherstellen, dass die externen Klimakosten verursachergerecht dem Strom angelastet werden. Diese Regelung ist zu begrüßen und sollte für alle Sektoren des Emissionshandelssystems eingeführt werden.

Die vorberatende Kommission hat in alter Zusammensetzung nun vorgeschlagen, diese Bestimmung für fossil-thermische Kraftwerke wegzulassen, die der inländischen Versorgungssicherheit dienen. Diese Formulierung ist aus mehreren Gründen problematisch:

- Grundsätzlich erhöht jedes inländische Kraftwerk die Versorgungssicherheit. Die gewählte Einschränkung hilft somit nicht und öffnet Tür und Tor für alle Neubaulprojekte.
- Kraftwerke, welche zu Zeiten schwieriger Versorgungslagen eingesetzt werden, erzielen ohnehin hohe Deckungsbeiträge. Die vorgesehene Subventionierung ist somit nicht nötig. Würden solche Kraftwerke nur wenige Stunden pro Jahr betrieben, würde die vorgesehene Abgabebefreiung und Subventionierung so oder so für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht ausreichen.
- Aufgrund der künftig zu erwartenden Versorgungslage in Europa sind kritische Lagen nur während sogenannten Dunkelflauten zu erwarten, in denen weder die Sonne scheint noch der Wind bläst. Kritisch sind diese, wenn sie mehr als einige Tage dauern. Solche meteorologischen Verhältnisse werden ein- bis zweimal pro Jahr erwartet. Dank Kapazitätsreserven in Speicherseen ist die Schweiz hierfür bestens gerüstet. Aus energiewirtschaftlicher Sicht macht es deshalb keinen Sinn, Anreize für neue fossile Kraftwerke für solche Ausnahmesituationen in der Schweiz zu setzen.
- Fragen der Versorgungssicherheit müssen nicht im CO₂-Gesetz, sondern im StromVG und EnG geregelt werden.

Kontakt

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

17.071

Art. 27 CO₂-Gesetz: Kompensation bei fossilen Treibstoffen**Einleitung**

In den letzten Monaten ist der Ölpreis so stark gesunken, dass diese Massnahme im Vergleich zu 2019 den Benzinpreis gar nicht verändern wird. Nach dem Vorbild des Klimarappens der Erdölvereinigung muss seit 2012 ein Teil der CO₂-Emissionen von importierten Treibstoffen kompensiert werden. Ständerat, Bundesrat und UREK-N wollen diese innovativen, private Projekte verstärken und die CO₂-Kompensationen auf Ausland-Projekte ausdehnen, damit sich die Schweiz neu auch Reduktionen im Ausland anrechnen kann.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Wasserfallen bei Art. 27 Abs. 3ter abzulehnen.

Begründung

Mit dem neuen CO₂-Gesetz werden Autofahrer und -fahrerinnen finanziell entlastet. Die maximal zulässige Benzinpreissteigerung (5 Rp/l bis 2024 und 7 Rp/l ab 2025) wird durch die neuen CO₂-Ziele für Neuwagen (Art. 10-17) überkompensiert. Wer heute einen Neuwagen mit einem CO₂-Ausstoss von 95g CO₂/km (neues Durchschnittsauto gemäss Art. 10) statt einem aktuell durchschnittlichen Neuwagen kauft, spart ca. 430 Franken pro Jahr. Die Benzinkosteneinsparung für durchschnittliche Autofahrer wird mit dem neuen CO₂G auf etwa 800 Franken pro Jahr erhöht (neuer Art 10a).

Die UREK-N schlägt nicht +10 bzw. +12 Rp pro Liter Benzin sondern maximal 5 bzw. 7 Rp/l vor. Momentan gilt bereits eine Obergrenze von 5 Rp/l (Art. 26 Abs. 3). Die UREK-N hat die maximale Preiserhöhung des neuen CO₂G im Vergleich zum Ständerat um 3.3 Rp/l reduziert: Die teuren ausländischen Biotreibstoffe werden erstens weniger lange mineralölsteuerbefreit, was durch eine entsprechend verminderte Benzinpreiserhöhung auszugleichen ist (Art. 12a, 12e MinöStG) und zweitens nicht privilegiert (Art. 27 Abs. 3).

Benzinpreisschwankungen von wenigen Rappen pro Liter sind alltäglich. Die wenigsten Autofahrer ändern deswegen ihren Mobilitätskonsum. Eine Lenkungswirkung war auch nie beabsichtigt. Es lohnt sich aber wirtschaftlich, wenn die Schweiz dank Klimaschutzprojekten weniger Geld für Erdölimporte ausgibt. Die von der Allgemeinheit zu zahlenden Klimafolgekosten des Strassenverkehrs sind massiv höher als die hier überwältigten Kompensationskosten.

Würde die gesetzliche Obergrenze gemäss Minderheit Wasserfallen zu tief angesetzt, werden Treibstoffimporteure daran gehindert, die vorgeschriebenen Kompensationen durchzuführen. Ohne eigenes Verschulden würde eine Sanktion fällig (320 Franken pro t CO₂). Auch Projekte, zu Gunsten der Automobilisten - z.B. Aufbau der Elektromobilität-Ladeinfrastruktur - wären kaum möglich.

Private Klimaschutz-Investitionen anzukurbeln, ist in Zeiten mit allenfalls schwieriger Konjunktur besonders nötig und in den aktuellen Zeiten mit tiefem Benzinpreis sogar ohne zusätzliche Treibstoffkosten möglich.

Kontakt

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

17.071

Art. 31 CO₂-Gesetz: CO₂-Abgabe**Einleitung**

Die CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe ist ein bewährtes Klimaschutzinstrument; es verbessert die Kostenwahrheit und unterstützt damit CO₂-ärmere Lösungen. Da mindestens zwei Drittel der Einnahmen an Wirtschaft und Bevölkerung rückverteilt werden, ergibt sich ein soziales Korrektiv, ohne das Steueraufkommen des Bundes zu erhöhen. Bis zu einem Drittel der Einnahmen fliesst direkt in Klimaschutzprojekte im Gebäudebereich und verstärkt damit die Lenkungswirkung. Die Erhebung der Abgabe ist äusserst kostengünstig möglich, da diese bei der Einfuhr respektive gemäss Mineralölsteuergesetz erhoben wird.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, der Kommission zu folgen und die Minderheit Egger M. abzulehnen.

Begründung

Viele Länder bauen dieses Instrument aus, andere diskutieren die Einführung einer CO₂-Abgabe nach Schweizer Vorbild (z.B. Deutschland). Da sich die Unternehmen zudem von der Abgabe befreien können, sind keine unerwünschten Wettbewerbsverzerrungen zu erwarten.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) berechnet für die Festlegung der LSVA-Ansätze regelmässig die externen Kosten, auch diejenigen von CO₂. Man geht davon aus, dass 2021 die Klimafolgekosten (externe Kosten) über 140 CHF/t CO₂ liegen werden und bis 2030 auf über 200 CHF/t CO₂ ansteigen.

Um die Lenkungswirkung der Abgabe sicherzustellen, ist eine weitere Erhöhung unumgänglich, wenn die gesetzten Ziele nicht erreicht werden. Dabei sollte mindestens die Höhe der Klimafolgekosten erreicht werden, damit die Entscheider die wahren Kosten sehen. Die heutige CO₂-Abgabe von 96 CHF/t CO₂ liegt also tiefer als die externen Kosten. Die Möglichkeit zur schrittweisen Erhöhung auf bis zu 210 CHF/t ist deshalb zwingend nötig.

Bedingt durch den weltweiten Lockdown in Folge der Corona-Massnahmen ist die Nachfrage nach fossilen Energien eingebrochen und der Marktpreis auf Tiefstwerte gesunken. Soll die Lenkungswirkung der CO₂-Abgabe gesichert werden, sind weitere Erhöhungen dringend nötig. Dies ist auch ein guter Stimulus für die heimische Wirtschaft. Denn so zahlen sich Investitionen und erneuerbare Energien und Energieeffizienz rascher zurück und über die Teilzweckbindung kann die Förderung im Gebäudesanierungsbereich weitergeführt werden. Dank Befreiungsmöglichkeit für Unternehmen profitieren diese weiterhin von den tiefen Weltmarktpreisen.

Kontakt

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

17.071

Art. 38a-38g CO₂-Gesetz: Flugticketabgabe**Einleitung**

Die Flugticketabgabe ist eine Lenkungsabgabe mit Teilzweckbindung analog der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Lenkungsabgaben sind juristisch zulässig und ökonomisch sinnvoll, wenn ihre Abgabenhöhe proportional zur Umweltbelastung ausgestaltet ist und wenn sie eine lenkende Wirkung besitzen. Die Minderheit Egger schlägt deshalb vor, dass die Abgabe für Business-Class- und First-Class-Passagiere proportional zum Klimaeffekt dieser Flüge erhöht wird.

Andere Anträge (ein allfälliger öffentlich angekündigter Einzelantrag und die Minderheit Jauslin bei Art 38a) würden die Einführung der Flugticketabgabe verschieben oder verzögern.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheiten Jauslin (insbesondere jene bei Art. 38a zu Basel-Mühlhausen) und ein allfälliger öffentlich angekündigter Einzelantrag zur Verschiebung der Einführung der Flugticketabgabe zur Ablehnung und die Minderheit Egger K. bei Art. 38c (Abgabehöhe in Abhängigkeit des CO₂-Ausstosses für Business- und First-Class-Flüge) zur Annahme.

Begründung

Die Minderheit Jauslin bei Artikel 38a ist gemäss juristischer Mehrheitsmeinung bereits durch den Mehrheitsantrag erfüllt. Der Text der Mehrheit in Artikel 38a Absatz 1 ist eindeutig. Die Flugticketabgabe gilt für alle Abflüge «nach schweizerischem Recht». Zu den Abflügen nach schweizerischem Recht gehören nicht nur die Abflüge ab Flughäfen in der Schweiz, sondern auch der Schweizer Sektor des binationalen Flughafens Basel-Mühlhausen. Die Minderheit Jauslin bringt deshalb keinen Mehrwert. Für den grössten Teil des Flughafens Basel (92% der Abflüge) kann die Schweiz auch bei Ablehnung der Minderheit Jauslin die Flugticketabgabe einführen. Dies bestätigt das Votum von Bundesrätin Sommaruga vom 25. September 2019 im Ständerat: «Das Bundesamt für Justiz geht davon aus, dass man die Flugticketabgabe im schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg einführen kann.» Offen ist, ob eine Einigung mit Frankreich für die restlichen 8 Prozent der Abflüge ab dem französischen Sektor stattfindet. Daran ändert die Minderheit Jauslin jedoch nichts. Eine Verlagerung von Zürich oder Genf in den Schweizer Sektor des Flughafens von Basel (92% der Abflüge) wird nicht stattfinden, weil auch dort die Flugticketabgabe eingeführt werden kann. Der französische Sektor (nur 8% der Abflüge ab Basel-Mülhausen) hat viel zu geringe freie Kapazitäten, als dass Airlines einen relevanten Teil ihrer Flüge ab Zürich oder Genf dorthin verlagern könnten.

Gemäss juristischer Mehrheitsmeinung bringt die Minderheit Jauslin somit keinen Mehrwert. Würde das Bundesamt für Justiz die Lage jedoch falsch einschätzen (wofür es keinerlei Anzeichen gibt), würde die Einführung der Flugticketabgabe im Zürich und Genf - wo eine Einführung gemäss Minderheit Jauslin explizit nur gleichzeitig mit Basel möglich wäre - um Jahre verzögert. Die Schweiz wäre dann weiterhin jahrelang das einzige Land in Mitteleuropa ohne Flugticketabgabe.

Die Minderheit Egger ermöglicht, ausschliesslich Business- und First-Class Passagiere in Abhängigkeit vom von ihnen verursachten CO₂-Ausstoss auch mit mehr als 120 Franken besteuern. Verursachergerechtigkeit ist das Hauptmotiv für ökologische Lenkungsabgaben. Der Vorschlag der Mehrheit führt jedoch zu einem CO₂-Rabatt für Business- und First-Class-Passagiere. Innerhalb einer Bandbreite von 30 bis 120 Franken pro Flugticket soll der Bundesrat gemäss Mehrheit die Abgabe sowohl nach Reisedistanz als auch nach Beförderungsklasse abstufen. Damit ist eine gerechte Abstufung nach CO₂-Ausstoss nicht möglich. Ein Langstreckenflug von Zürich nach Tokyo in der Economy-Klasse verursacht gut 5 Mal so viel CO₂ wie ein Kurzstreckenflug Zürich-London. In der Business-Klasse ist der CO₂-Ausstoss wegen grosszügigerer Bestuhlung und dem zusätzlich mitgeführten Gewicht fast doppelt, in der First-Class etwas dreimal so hoch.

Grossbritannien und Frankreich kennen deshalb nach Buchungsklassen abgestufte Flugticketabgaben. Denn für die weniger preissensiblen Kunden von Business- und First-Class-Flügen ist eine Lenkungswirkung schwieriger zu erreichen. Für Europaflüge in der Economy-Klasse ist mit der Mindestabgabehöhe von 30 Franken pro Flugticket hingegen eine klare Reduktion der Nachfrage von um 10-20 Prozent zu erwarten (vgl. Nachfrageelastizität von INFRAS im Auftrag des BAFU 2016). Eine Lenkungsabgabe wie mit dem Vorschlag der Mehrheit so auszugestalten, dass die Lenkungswirkung je nach Buchungsklasse unterschiedlich ausfällt, ist ökonomisch und verfassungsrechtlich fragwürdig.

Während bei Ablehnung der Minderheit Egger K. Flugtickets in der Business-Class mit maximal 120 Franken belastet würden, beträgt die Lenkungsabgabe für private Geschäftsflüge 500 bis 5'000 Franken (Art. 38gquater). Würde der Flugverkehr gleich stark besteuert wie Reisen per PW durch die Schweizer Mineralölsteuer müsste ein Flug Zürich-New York in der Economy-Klasse mit 310 Franken pro Flugticket und in der Business-Class mit gut 900 Franken verteuert werden.

Kontakt

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

17.071

Art. 39, Abs. 2 und 2bis CO₂-Gesetz: Gebäudeprogramm**Einleitung**

In den Buchstaben 2 und 2bis geht es darum, welche Fördertatbestände für die Teilszweckbindung der CO₂-Abgabe explizit erwähnt werden sollen und ob der Bundesrat die wirtschaftliche Situation des ländlichen Raums und der Bergregionen besonders berücksichtigen soll.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, die Minderheit Jans bei Abs. 2cbis/ter und die Kommissionmehrheit bei Abs. 2bis anzunehmen und die Minderheit Jauslin abzulehnen (vollständige Empfehlungen siehe Übersichtstabelle am Schluss).

Begründung

Maximal ein Drittel der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe resp. jährlich 450 Mio. Franken sollen aus dem Klimafonds an das Gebäudeprogramm fliessen. Es handelt sich somit um Geld, das von den Benützern von Öl- und Gasheizungen bezahlt wird, um die Klimafolgekosten ihrer Heizungen teilweise zu decken.

Diese Gelder fliessen sowohl heute als auch mit dem neuen Gesetz grossmehrheitlich an die Kantone. Für den Teil, den der Bund direkt einsetzen kann (max. 60 Mio. Franken pro Jahr plus von den Kantonen nicht beanspruchte Gelder), hat der Ständerat bereits sinnvolle Verwendungszwecke definiert. Die Minderheit Jans in Absatz 2, Buchstabe cbis/ter will zusätzlich und explizit sicherstellen, dass aus den neuen Anforderungen in Artikel 9 beim Heizungsersatz möglichst keine Härtefälle entstehen. Einmalige Heizsystemwechselkosten sollen explizit förderungsfähig werden (Bst cbis). Buchstabe cter ist besonders wichtig für Hausbesitzende, welche von der Bank keine Hypothekarerhöhungen erhalten, weil sie zum Beispiel Rentner sind. Denn obschon klimafreundliche Heizungen im Betrieb günstiger sind als Öl- oder Gasheizungen, fällt die Anfangsinvestition oftmals höher aus. Energiedienstleistungsangebote (Energie-Contracting) erlauben es, dass Dritte die Investitionskosten für den Einbau einer neuen, klimafreundlichen Heizung übernehmen und die daraus erzeugte Wärme an die Hausbesitzenden verkaufen. Solche Angebote werden aktuell nur für Überbauungen oder grössere Gebäude gemacht. Buchstabe cter soll es erlauben, dass neu auch Angebote für Einfamilienhäuser und kleine Mehrfamilienhäuser am Markt verfügbar sind. Die Mehrkosten zu Lasten des Förderprogramms dürften dabei bescheiden sein.

Die Ergänzung in Absatz 2bis will neu, dass der Bundesrat die wirtschaftliche Situation des ländlichen Raums und der Bergregionen angemessen berücksichtigt. Dies dürfte besonders relevant sein für Nah- und Fernwärmeverbunde, die in weniger dicht besiedelten oder nicht flachen Gebieten gebaut werden, und für die Einspeisung von erneuerbaren Gasen.

Kontakt

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

17.071

Art. 40a Abs. 2bis CO₂-Gesetz: Bonus für Netto-null-Unternehmen**Einleitung**

Um das Ziel des Bundesrates von netto null bis 2050 zu erreichen, braucht es Vorbilder und eine hohe Dynamik. Abs. 2bis will Unternehmen, die bereits bis 2029 die Vorgaben an netto null Treibhausgasemissionen erfüllen, finanziell belohnen mit Mitteln aus dem Klimafonds.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt, Minderheit Egger K. bei Abs. 2bis anzunehmen (vollständige Empfehlungen siehe Übersichtstabelle am Schluss).

Begründung

Bisherige und in diesem Gesetz vorgeschlagene Massnahmen und Instrumente fokussieren meist darauf, die Treibhausgasemissionen um einige Prozentpunkte zu reduzieren und dabei finanziell ohnehin lohnende Massnahmen umzusetzen. Das Instrument der Befreiung von der CO₂-Abgabe mittels Verminderungsvereinbarung fokussiert ausschliesslich auf diesem Ansatz. Die Kompetenz der involvierten Berater und Planer hat sich hierauf ausgerichtet.

Der in Absatz 2bis neu vorgeschlagene Bonus für Unternehmen, die eine Emissionsreduktion auf netto null umsetzen, soll die aktuelle mentale Blockade überwinden und ambitionierte Reduktionen finanziell attraktiver machen. Early Movers sollen in möglichst allen Branchen Kompetenzen aufbauen und Nachahmer stimulieren. Eine solche positive Dynamik ist nicht nur äusserst wünschenswert im Hinblick auf die klimapolitischen Ziele der Schweiz, sondern schafft auch neue Innovationschancen. Ambitionierte Reduktionen auf freiwilliger Basis verhindern zudem, dass zu einem späteren Zeitpunkt mit einengenden Verboten eingegriffen werden muss. Selbstverständlich könnte aus dem Klimafonds auch ohne diese Bestimmung ein entsprechendes Programm gefördert werden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass die Verwaltung sehr zurückhaltend darin ist, fortschrittliche Unternehmen zu stimulieren. Deshalb soll diese Bestimmung explizit aufgenommen werden. Die Befristung per 2029 stellt zudem sicher, dass sich daraus kein Förderanspruch ableiten lässt.

Kontakt

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

17.071

Art. 43a/b/c CO2 Gesetz: Klimaverträglichkeit von Finanzflüssen**Einleitung**

Die Artikel 43a, b und c fokussieren auf die Klimaauswirkungen der Finanzflüsse. Gemäss Artikel 43a und b sollen sich die betroffenen Branchenverbände Klimaverträglichkeitsziele setzen, welche der Bund mit regelmässigen Klimaverträglichkeitstests überprüft. Artikel 43c verlangt, dass grosse Unternehmen und Finanzinstitute neu ihre klimabedingten finanziellen Risiken offenlegen müssen.

Empfehlung

Die Umweltallianz empfiehlt die Annahme der Minderheiten Clivaz und Egger K.

Begründung

Das Pariser Klimaabkommen verlangt die Umlenkung der Finanzflüsse, da diese hohe CO₂-Emissionen mitverursachen. Die Klima-Allianz schätzt, dass die CO₂-Emissionen der Investitionen, Kredite und Versicherungsdienstleistungen von Schweizer Finanzakteuren über 20-mal so hoch sind wie die CO₂-Emissionen der Schweiz. Der Klimawandel ist auch finanziell ein grosses Risiko, weshalb Klimarisiken heutzutage zum guten Risiko-Management dazugehören. Des Weiteren bietet die Transition hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft viele Marktopportunitäten für Finanzakteure.

Besonders im europäischen Raum gab es in den letzten Jahren wichtige gesetzgeberische Entwicklungen bezüglich der Umlenkung der Finanzflüsse (siehe EU-Aktionsplan «Financing Sustainable Growth»). Es ist deshalb zentral, dass auch für Schweizer Finanzinstitute konkrete Massnahmen bezüglich deren Klimaauswirkungen, -risiken und -opportunitäten gesetzlich festgeschrieben werden.

Klimabedingte finanzielle Risiken: Artikel 43c nimmt Vorgaben der EU auf, beschränkt diese aber auf Unternehmen mit mehr als 500 Mio. Franken Umsatz sowie mit mehr als 500 Mitarbeitenden. Kleine Unternehmen werden somit von der Offenlegungspflicht ausgenommen. Die Offenlegungspflicht stellt einerseits sicher, dass ein Unternehmen sein Risikomanagement verbessern kann, und gewährt andererseits, dass Investoren diese Risiken berücksichtigen können.

Klimaauswirkungen von Finanzflüssen: Artikel 43a und b wollen die vom BAFU bisher freiwillig angebotenen Klimaverträglichkeitstests nun für alle Akteure verbindlich machen. Zudem werden gemeinsam mit den Branchenverbänden Ziele zur Klimaverträglichkeit der Finanzflüsse gesetzt.

Kontakt

WWF Schweiz, Amandine Favier, amandine.favier@wwf.ch, 044 297 23 90

20.3000	Po. UREK-N. Zukunftsstrategie für die Wärme-Kraft-Koppelung
Einleitung	Mit dem Postulat soll vom Bundesrat eine Strategie, allenfalls mit Varianten, für die Regulierung der Wärme-Kraft-Koppelung (WKK) vorgelegt werden.
Empfehlung	Die Umweltallianz empfiehlt die Annahme des Kommissionspostulats.
Begründung	<p>Die in der Totalrevision des CO₂-Gesetzes (17.071) vorgesehene Regulierung von Wärme-Kraft-Anlagen ist inkohärent mit den Klimazielen des Paris-Abkommen, schafft ungleiche Marktbedingungen und entspricht einer indirekten Subvention mittels CO₂-Abgabebefreiung. Die Anreize sind jedoch nicht so gesetzt, dass die Versorgungssicherheit der Schweiz verbessert wird. Statt diese Schieflage direkt im Gesetz zu korrigieren, will dieses Postulat nun einen Schritt zurück machen, um eine bessere Gesamtsicht zu erlangen.</p> <p>Die Umweltallianz erwartet von dieser Strategie, dass sie sich an den bundesrätlichen Klimazielen ausrichtet. Zudem soll sichergestellt werden, dass entweder kein fossil erzeugter Strom eingespiessen werden kann oder zumindest sämtliche Klimafolgekosten dem Stromproduzenten verrechnet werden.</p>
Kontakt	Patrick Hofstetter, WWF Schweiz, patrick.hofstetter@wwf.ch , 044 297 22 77

Abstimmungsempfehlungen zu Minderheitsanträgen*(Zu den fett markierten Minderheiten wurde ein Standpunkt verfasst)*

Gesetzesartikel	Minderheit	Empfehlung
17.071 TOTALREVISION DES CO₂-GESETZES NACH 2020		
I EINTRETENSDEBATTE		
Nichteintreten	Minderheit Egger M.	Ablehnen
II DETAILBERATUNG		
1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen		
Art. 1 Abs. 1a: Zweck	Minderheit Imark	Ablehnen
Art. 3 Abs. 1: CO₂-Reduktion um 40%	Minderheit Egger M.	Ablehnen
Art. 3 Abs. 1, 2: CO₂-Reduktion um 60%, davon 40% im Inland	Minderheit Girod	Annehmen
Art. 3 Abs. 2: CO₂-Reduktion im Inland wie bisher 1.75%/Jahr	Minderheit Vogler	Annehmen
Art. 3 Abs. 2: CO₂-Reduktion nur im Ausland	Minderheit Egger M.	Ablehnen
<i>Art. 3 Abs. 2 Präferenzordnung: Minderheit Girod besser als Minderheit Vogler besser als Mehrheit besser als Minderheit Egger M.</i>		
Art. 3 Abs. 2bis: Emissionsverminderung im Ausland nach Emissionen in der Schweiz ausrichten	Minderheit Egger M.	Ablehnen
Art. 3 Abs. 5: Reduktionen im Ausland nicht der Inlandreduktion anrechnen	Minderheit Bäumle (=Ständerat)	Annehmen
Art. 6: Mindeststandards für Auslandsreduktion	Minderheit Wasserfallen	Ablehnen
Art. 7a: Verminderung nach Stand der Technik	Minderheit Jauslin	Ablehnen
2. Kapitel: Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen		
1. Abschnitt: Gebäude		
Art. 8: Gebäude-Ziel -50% bis 2027 statt 2030	Minderheit Imark	Ablehnen
Art. 9: CO ₂ -Grenzwert bei Heizungsersatz	Minderheit Wasserfallen	Ablehnen
2. Abschnitt: Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge		
Art. 10 Abs. 4: Realer CO ₂ -Ausstoss auf der Strasse	Minderheit Jauslin	Ablehnen
Art. 10a Abs. 1, 2, 3: CO ₂ -Ziel ab 2025 für PW, Lieferwagen und LKW	Minderheit Wobmann	Ablehnen
Art. 10a Abs. 5bis: CO ₂ -Ziel für LKW in der Schweiz weniger streng als in der EU	Minderheit Klopfenstein	Annehmen
Art. 10b: CO ₂ -Ziel ab 2030 für PW	Minderheit Thorens	Annehmen
Art. 11 Abs. 1: Zwischenziele	Minderheit Girod	Annehmen

Art. 11 Abs. 1, 2: Zwischenziele, zusätzliche Ausnahmen für PW

Art. 13 Abs. 2bis, 3: Elektrofahrzeuge

Art. 16 Abs. 1: Mit Atomstrom hergestellte synthetische Treibstoffe

Art. 16a Abs. 1, 2: Keine tieferen Ziel-Marktanteile von Elektroautos als in der EU

Art. 16a Abs. 3: Keine nicht technologieneutrale Mehrfachanrechnung der CO₂-Reduktion von Elektroautos ab 2025

Minderheit Wobmann

Minderheit Nussbaumer (=Ständerat)

Minderheit Bäumle (=Ständerat)

Minderheit Nussbaumer (=Ständerat)

Minderheit Thorens

Ablehnen

Annehmen

Annehmen

Annehmen

Annehmen

3. Kapitel: Emissionshandelssystem und Kompensation bei fossilen Treibstoffen

1. Abschnitt: Emissionshandelssystem

Art. 21 Abs. 1bis: CO₂-Mindestpreis für thermische Kraftwerke gemäss geltendem Recht

Minderheit Bäumle (=Ständerat)

Annehmen

2. Abschnitt: Kompensation bei fossilen Treibstoffen

Art. 27 Abs. 2 Bst. b: CO₂-Kompensation im Inland

Minderheit Girod

Annehmen

Minderheit Rösti

Ablehnen

Art. 27 Abs. 2 Bst. b Präferenzordnung: Minderheit Girod besser als Mehrheit besser als Minderheit Rösti

Art. 27 Abs. 3: Nicht technologieneutrale Biotreibstoffpflicht

Minderheit Bäumle (=Ständerat)

Ablehnen

Art. 27 Abs. 3bis: Elektromobilitätsmassnahmen und andere Verkehrsmassnahmen

Minderheit Rösti

Ablehnen

Art. 27 Abs. 3ter: Maximal 5 statt 3 Rappen pro Liter zusätzlich zum geltenden Recht für Klimaschutzmassnahmen

Minderheit Wasserfallen

Ablehnen

Art. 27 Abs. 3ter a: Reduktion der CO₂-Kompensation im Inland

Minderheit Rösti

Ablehnen

Art. 27 Abs. 3quater: Kompensationsprojekte mit Wertschöpfung in der Schweiz

Minderheit Rösti

Ablehnen

4. Kapitel: CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen

1. Abschnitt: Erhebung der CO₂-Abgabe

Art. 31 Abs. 2: CO₂-Abgabe auf Brennstoffe senken

Minderheit Egger M.

Ablehnen

Art. 31 Abs. 3: Zwischenziele

Minderheit Egger M.

Ablehnen

2. Abschnitt: Rückerstattung der CO₂-Abgabe an Betreiber mit Verminderungsverpflichtung

Art. 33 Abs. 1 Bst. a, b^{bis}: Öffentlich-rechtliche Anlagen von CO₂-Abgabe befreien

Minderheit Masshardt (=Ständerat)

Annehmen

Art. 33 Abs. 4 Bst. d: Kompensation statt Reduktion

Minderheit Rügger

Ablehnen

Art. 34 Abs. 2: Ersatzleistung bei Nichteinhalten der Verminderungsverpflichtung mit dem Bund

Minderheit Rösti

Ablehnen

Art. 34 Abs. 3: Einhalten der Verminderungsvereinbarung

Minderheit Rösti

Ablehnen

4a. Kapitel: Flugticketabgabe		
Ganzes Kapitel 4a (Art. 38 a - 38g)	Minderheit Egger M.	Ablehnen
Art. 38a Abs. 1bis: Flugticketabgabe in Zürich und Genf nur bei Staatsvertrag mit Frankreich	Minderheit Jauslin	Ablehnen
Art. 38c Abs. 1, 1bis: Flugticketabgabe für Business- und First-Class-Flüge gemäss CO₂-Ausstoss	Minderheit Egger K.	Annehmen
Art. 38c Abs. 3: Keine Senkung der Flugticketabgabe durch bereits beschlossene Massnahmen	Minderheit Jauslin	Ablehnen
4b. Kapitel: Abgabe Allgemeine Luftfahrt		
Ganzes Kapitel 4b (Art. 38 g ^{bis} - 38 g ^{quinquies})	Minderheit Rüeegger	Ablehnen
Art. 38g ^{quater} Abs. 1: Höhe der Privatflugabgabe	Minderheit Klopfenstein	Annehmen
5. Kapitel: Klimafonds und Verteilung des Ertrags aus der CO₂-Abgabe, aus der Flugticketabgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt		
Art. 38h: Klimafonds	Minderheit Page	Ablehnen
Art. 38h Abs. 3: Neuwagen-Sanktionen nicht für Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel verwenden	Minderheit Bourgeois	Ablehnen
Art. 38h Abs. 3bis: Obergrenze	Minderheit Paganini	Ablehnen
Art. 39 Abs. 2: Keine direkte Bundesförderung	Minderheit Imark	Ablehnen
Art. 39 Abs. 2 Bst. b: Weiterer Teildeckel	Minderheit Jauslin	Ablehnen
Art. 39 Abs. 2 Bst. c^{bis} und c^{ter}: Abfederung der Investitionskosten für Hausbesitzer	Minderheit Jans	Annehmen
Art. 39 Abs. 2bis: Bergregionen bei Gebäudeprogramm bevorzugen	Minderheit Jauslin (=Ständerat)	Ablehnen
Art. 40a Abs. 2: Projektwettbewerb für Gemeinden und Kantone	Minderheit Rüeegger	Ablehnen
Art. 40a Abs. 2bis: Anreiz netto null für Unternehmen	Minderheit Egger K.	Annehmen
Art. 40a Abs. 2ter: Schienenpersonenverkehr	Minderheit Imark	Ablehnen
Art. 41 Abs. 4: Nur Rückverteilung an Unternehmen, die CO ₂ -Abgabe bezahlen	Minderheit Jauslin	Ablehnen
5a Kapitel: Klimaverträglichkeit von Finanzmittelflüssen		
Art. 43a und Art 43b: Klimaverträglichkeitstest für Finanzmittelflüsse	Minderheit Clivaz	Annehmen
Art. 43c: Offenlegungspflicht der Klimarisiken von Finanzmittelflüssen	Minderheit Egger K.	Annehmen
6. Kapitel: Vollzug und Förderung		
Art. 47a: Offenlegung von Klimarisiken	Minderheit Egger M.	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.