

STANDPUNKTE

Herbstsession '19

Ständerat



Inhalt

Rubrik	Thema	Seite
Ständerat	<u>17.052</u> Änderung Jagdgesetz	3
	<u>18.065</u> Verpflichtungskredite Agglomerationsverkehr	5
	<u>16.309</u> Kt.lv. Jura. Milchkrise und Milchmengensteuerung	6
	<u>17.301</u> Kt.lv. Freiburg. Mengensteuerung der Milchproduktion	6
	<u>17.310</u> Kt.lv. Genf. Allgemeinverbindliche Regelung der Milchmengen- und der Milchpreissteuerung	6
	<u>19.3952</u> Verlässlichkeit des Standardvertrags der Branchenorganisation Milch	6
	<u>19.3741</u> Mobility Pricing schafft Fairness in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	7
	<u>19.3734</u> Mängel im Chemikalienrecht beseitigen zur Stärkung des Werkplatzes Schweiz	8
	<u>18.3434</u> LSVA-Befreiung für alternative Antriebe	9
	<u>19.3742</u> Finanzielle Überbrückung für den Wartelistenabbau bei erneuerbaren Energien	10
	<u>19.3750</u> Energieautonomie der Immobilien des Bundes.....	11
	<u>19.3951</u> Bremsen lösen bei nachhaltigen Finanzprodukten	12
	<u>19.3950</u> Nachhaltigkeit dank zeitgemässen Anlagerichtlinien	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	14

Ständerat

Bundesratsgeschäfte (Zweitrat)

Jagdgesetz. Änderung (17.052)

Ziel der Teilrevision des eidgenössischen Jagd- und Schutzgesetzes (JSG) war es, drei politische Vorstösse umzusetzen. Diese verlangen die Möglichkeit zur Regulierung von Wolfsbeständen innerhalb des Rahmens der Berner Konvention (Motion 14.3151 Engler), die gegenseitige Anerkennung von kantonalen Jagdprüfungen und eine Umbenennung der eidgenössischen Jagdbanngebiete in Wildtierschutzgebiete. Die derzeit auf dem Tisch liegende Version geht weit über diese ursprünglichen Mandate hinaus und könnte den Schutz zahlreicher Tierarten aushöhlen.

Das heutige JSG ist ein Kompromiss zwischen Schutz, Regulierung und Jagd. Doch anstatt das Gesetz im Interesse der gefährdeten Biodiversität zu verbessern, verschiebt sich die Gewichtung mit der vorliegenden Version stark zu Ungunsten geschützter und gefährdeter Tiere:

- Die Regulierung der Bestände geschützter Tiere soll vom Bund zu den Kantonen übergehen.
- Abschüsse sollen auf Vorrat möglich sein, d.h. ohne dass Tiere je Schäden angerichtet hätten.
- Die Liste regulierbarer geschützter Arten kann jederzeit durch den Bundesrat erweitert werden.

Die Revision droht in einem Abschussgesetz zu enden, das den Schutz zahlreicher Arten (z.B. Wolf, Luchs, Fischotter, Biber, Graureiher, Gänsesäger) aushöhlt. Die Vorlage schießt damit weit über das Ziel der Motion Engler hinaus.

Regulierungskompetenz vom Bund zu den Kantonen

Laut BV ist der Bund für den Artenschutz zuständig. Anlässlich der Revision der Jagdverordnung 2012 führte der Bundesrat sechs Gründe auf, weshalb die Zuständigkeit bei Eingriffen gegen Bestände geschützter Tierarten Bundessache sein muss. In krassem Widerspruch dazu soll nun diese Hoheit an die Kantone übergehen und durch eine blosser Anhörung ersetzt werden (Entwurf Art. 7a, Abs. 1). Dabei können die Kantone *schon heute* über den Abschuss geschützter Einzeltiere entscheiden und – mit Zustimmung des Bundes – sogar schon Bestände regulieren. Die Zustimmung des Bundes erlaubt eine koordinierte Regulierung. Ohne sie wird ein nachhaltiger Schutz seltener Arten über Kantons- und Landesgrenzen hinweg verunmöglicht. Wildtiere kennen jedoch keine Kantons- und Landesgrenzen. Die Gesetzesrevision wird unweigerlich zu «Schnellschüssen» einiger Kantone im Umgang mit geschützten Tierarten führen.

Abschüsse auf Vorrat

Der Entwurf weitet die Gründe für die Bestandsregulierung geschützter Arten stark aus und würde Abschüsse «auf Vorrat» ermöglichen, also ohne, dass Schäden je eingetreten wären und ohne dass die nötigen Präventivmassnahmen ergriffen wurden (Art. 7a Abs. 2 lit. b). Dies hätte zur Folge, dass bereits «wahrscheinliche» Schäden als Grund zur Bestandsregulierung von geschützten Arten ausreichen würden.

Weitere geschützte Tierarten könnten dezimiert werden

Zudem soll dem Bundesrat ermöglicht werden, neben den im Gesetz bereits gelisteten Arten auf dem Verordnungsweg weitere geschützte Arten als regulierbar zu erklären. Immer mehr geschützte Arten laufen Gefahr, auf diese Weise «quasi jagdbar» zu werden. Welche Arten dereinst ins Visier gelangen werden, wird nur mehr eine Frage des Drucks verschiedener Interessengruppen sein. Die Gesetzesrevision verkommt zu einer Legiferierung auf Vorrat und für laute Minderheiten.

Diesen Verschlechterungen beim Artenschutz und beim Eingriff in das Beschwerderecht stehen nur dürftige Verbesserungen beim Schutz der Wildtiere gegenüber. Und bedrohte Arten wie der Feldhase, der Birkhahn oder die Waldschnepfe sollen weiterhin gejagt werden können.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen, in der Differenzbereinigung wie folgt abzustimmen:

- **Art. 7a Abs. 2 lit. c: Erhaltung «regional angemessener Wildbestände» als Regulationskriterium: Unterstützung der Version des Ständerats (= Streichung lit. c)**
- **Art. 11 Abs. 5: Regulierung von Wolf und Steinbock in Jagdbanngebieten: Unterstützung der Version des Nationalrats (= Ablehnung der Regulierung von Wölfen in Jagdbanngebieten)**
- **Art. 13 Abs. 4: Mitsprache «betroffener Kreise» bei Regelung der Vergütung von Schäden durch geschützte Tiere: Unterstützung der Version des Ständerats (= Ablehnung der Mitsprache «betroffener Kreise»).**

➔ Pro Natura, Sara Wehrli, sara.wehrli@pronatura.ch, 061 317 92 08

**Agglomerationsverkehr.
Verpflichtungskredite für
die Beiträge ab 2019.
Differenzen (18.065)**

Mit dem Gesetz zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF hat das Parlament beschlossen, die verkehrsträgerneutralen Agglomerationsprogramme unbefristet weiterzuführen und den dafür nötigen Anteil der NAF-Einnahmen bereitzustellen. Mit dieser Vorlage erfolgt die Mittelfreigabe für Projekte, die bis 2022 Baureife erreichen (3. Generation). Die einzige allfällige Differenz betrifft die Frage, ob die Umfahrungsstrasse Oberburg bei Burgdorf vom Bund mitfinanziert werden soll, obwohl dieses Projekt die mit dem NAF-Gesetz beschlossenen Vorgaben des Bundes gemäss Bundesrat nicht erfüllt.

Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund Verkehrsprojekte, die bezüglich den gesetzlichen Kriterien Gesamtverkehrssystem, Siedlungsentwicklung nach innen, Ressourcenverbrauch und Verkehrssicherheit vorbildlich sind. Im Gegensatz zu den Projektlisten für den Bahn- und den Nationalstrassen-Ausbau ist das Parlament nicht völlig frei bei der Auswahl der Projekte, sondern hat die Kriterien für Bundesbeiträge bereits mit dem NAF-Entscheid im Gesetz festgelegt (Art. 17a MinVG). Diese Kriterien werden gemäss Bundesrat von der Umfahrung Oberburg rekordverdächtig schlecht erfüllt, so dass er eine Überarbeitung des Projektes vorschlägt. Gemäss aktuellem Gesetz sind zudem jene Projekte prioritär zu behandeln, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen (Art. 17d MinVG). Die Mehrheit des Nationalrates hat sich in der Sommersession 2019 über diese Bestimmungen hinweggesetzt und die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf zusätzlich berücksichtigt, obwohl dieses Projekt gemäss Bund das schlechteste Kosten-Nutzen-Verhältnis aller 33 eingereichten Umfahrungsstrassenprojekte aufweist (Totalpunktzahl 6; alle anderen Umfahrungsstrassen mindestens 40, siehe Bundesamt für Raumentwicklung 2018: Prüfung der Agglomerationsprogramme 3. Generation Erläuterungsbericht. Anhang 2: Quervergleich Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen, Seiten 45-46).

Das äusserst schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis der Umfahrung Oberburg bei Burgdorf hat damit zu tun, dass der Kanton Bern auf das angrenzende Umfahrungsstrassenprojekt für die Stadt Burgdorf verzichtet hat. Entsprechend wenig Verkehr wird auf der neuen Umfahrung erwartet. Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl erhält die Agglomeration Burgdorf bereits mit dem Vorschlag des Bundesrates am zweitmeisten Bundesgelder. Hält der Nationalrat an seiner Entscheidung vom Juni fest, werden die Gelder für die Agglomeration Burgdorf mehr als verfünffacht und Burgdorf würde mehr Mittel erhalten als z.B. die Stadt Zürich. Die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz dürften kaum in der Agglomeration Burgdorf liegen.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen, bei der Agglomeration Burgdorf dem Antrag der Mehrheit und des Bundesrates zuzustimmen.

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

Standesinitiativen (Zweitrat)**Kt. Iv. JU. Milchkrise und
Milchmengensteuerung
(16.309)****Kt. Iv. FR. Mengensteuerung
der Milchproduktion
(17.301)****Kt. Iv. GE. Allgemeinverbindliche
Regelung der
Milchmengen- und der
Milchpreissteigerung
(17.310)****Mo. WAK-SR. Verlässlichkeit
des Standardvertrags
der Branchenorganisation
Milch (19.3952)**

Die Kantone Genf, Freiburg und Jura haben je eine Standesinitiative zur Steuerung der Milchmenge und der Milchpreise eingereicht. Sie verlangen eine für die Branchenorganisationen, Abnehmer und Verarbeiter allgemeinverbindliche Regelung der Steuerung der Milchproduktion und der Milchpreise. Dies soll der Transparenz bezüglich der Produktionsmengen und der -planung dienen. Weiter beauftragt die Motion aus der WAK-SR den Bundesrat, den Standardvertrag für den Kauf und den Verkauf von Rohmilch via LWG Art. 37 mit der Menge und dem Milchpreis für A- und B-Milch zu ergänzen.

Die 1977 eingeführte Milchkontingentierung wurde bis 2009 schrittweise wieder abgeschafft. 2014 wurde im LWG der Abschnitt 3 «Standardvertrag im Milchsektor» mit Artikel 37 eingeführt. Damit wird unter anderem geregelt, dass die Ausarbeitung eines Standardvertrags für den Kauf und den Verkauf von Rohmilch Sache der Branchenorganisationen ist. Können diese sich nicht einigen, kann der Bundesrat Vorschriften über den Kauf und Verkauf erlassen.

Dies hat der Bundesrat am 15. November 2017 getan, indem er den Standardvertrag der Branchenorganisation Milch für allgemeinverbindlich erklärt hat. Neu müssen auch Nichtmitglieder die Bestimmungen einhalten. Die 2014 im LWG eingeführte gesetzliche Grundlage zum Standardvertrag ist weitreichend. Eine Wiedereinführung der Milchkontingentierung oder neuer Preisregelungen wird abgelehnt. Der Bericht des Bundesrates «Perspektiven im Milchmarkt» vom April 2017 zeigt plausibel auf, dass nicht die inländische Milchmenge, sondern viel eher das europäische Preisniveau für die inländische Preisentwicklung verantwortlich ist.

Weiterführende Regelungen sind notwendig zur Verbesserung der Nachhaltigkeit der Milchproduktion. Dies kann jedoch nicht über einen Rückschritt zur Mengen- und Preisregelung und somit nicht über einen protektionistischen Ansatz erfolgen.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen, die Standesinitiativen und die Motion abzulehnen.

➔ WWF, Eva Wyss, eva.wyss@wwf.ch, 044 297 21 71

**Mo Müller Damian.
Mobility Pricing schafft
Fairness in der Finanzierung
der Verkehrsinfrastruktur
(19.3741)**

Motionen (Erstrat)

Die Motion verlangt vom Bundesrat eine Vorlage zur Einführung eines Mobility-Pricing-Systems, das die Ziele Strassenfinanzierung, Emissionsreduktion und faire Kostenbeteiligung erfüllt. Es soll berücksichtigt werden, dass alternative Antriebe einen Beitrag zur Erreichung der Umwelt- und Klimaziele der Schweiz leisten. Auch die externen Kosten für Lärm, Schadstoffe und Landverbrauch und der Grundsatz «pay as you use» (Verkehrsteilnehmer sollen ausschliesslich bezahlen, was sie auch nutzen) werden in der Begründung erwähnt.

Ein Mobility Pricing, das die Ziele der Reduktion von Umweltemissionen (inkl. CO₂) sowie der Kostenbeteiligung beinhaltet, ist eine wirksame Massnahme, um das prognostizierte Verkehrswachstum zu bremsen und somit die Funktionsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur aufrechtzuerhalten. Die Umweltorganisationen teilen die Einschätzung des Motionärs, dass ein solches System vom Nutzer als fairer eingestuft würde als die aktuelle Verkehrsfinanzierung. Sie unterstützen auch die Zielsetzung, dass die Nutzer von alternativen Antrieben einen verursachergerechten Beitrag an die Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur leisten sollen. Ein solcher Beitrag kann nur verursachergerecht sein, wenn er analog der Mineralölsteuer nicht in Form einer Pauschale, sondern in Abhängigkeit vom Verbrauch und von der Umwelt- und Klimabelastung der Antriebsform erfolgt. Im Gegensatz zu den Mobility-Pricing-Vorstellungen des Bundesrates ist das Motiv der möglichst gleichmässigen Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen (was mit einer Beschleunigung des Verkehrswachstums einhergehen würde) in der Mobility-Pricing-Zielsetzung der Motion nicht enthalten. Bei der Umsetzung wäre zu prüfen, ob es mit der Zielsetzung des Systemwechsels (Strassenverkehrsfinanzierung, Emissionsreduktion und fairer Kostenbeteiligung) vereinbar ist, wenn ausschliesslich der mineralölsteuerbefreite Teil des Verkehrs dem neuen System unterstellt wird. Die meisten mineralölsteuerbefreiten Verkehrsträger sind zur Erreichung der Umwelt- und Klimaziele vorteilhaft und schneiden bzgl. Kostenbeteiligung zumindest nicht schlechter ab, wenn wie in der Motion gefordert, die externen Kosten mitberücksichtigt werden. Bei der Umsetzung wäre zudem zu berücksichtigen, dass das aktuelle System der Strassenverkehrsfinanzierung zu einem (seit 2018 reduzierten) Teil vom Treibstoffverbrauch abhängig ist und dass eine treibstoffabhängige Finanzierung einer möglichst CO₂-abhängigen Finanzierung bereits relativ nahe kommt. Beim öV mit seinen kilometer- bzw. zonenabhängigen Preisen ist der Grundsatz «pay as you use» bereits ansatzweise erfüllt. Diese verursacher- und umweltbelastungsabhängigen Komponenten zu verstärken, ist in Anbetracht des Verkehrswachstums klimapolitisch dringend und kann mit einem Mobility Pricing wirksam erreicht werden. Damit wird langfristig auch die Finanzierung der Infrastruktur sichergestellt.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen, die Motion anzunehmen.

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

**Mo. Schmid Martin.
Mängel im Chemikalien-
recht beseitigen zur
Stärkung des Arbeitsplatzes
Schweiz (19.3734)**

Der Motionär möchte das Chemikalienrecht wie folgt anpassen: 1. Gefährliche Chemikalien dürfen innerhalb der chemisch-pharmazeutischen Industrie weiter verwendet werden; 2. Von einer direkte Bezugnahme auf das Chemikalienrecht der EU (ins. Anhang 1.17) soll verzichtet werden.

Die Umweltorganisationen sprechen sich klar dagegen aus, dass das Schweizer Schutzniveau im Chemikalienrecht unter dasjenige der Europäischen Union fällt oder fallen könnte. In diesem Sinne sind die Umweltorganisationen dezidiert gegen das Ansinnen des Motionärs, Hinweise und direkte Bezugnahmen auf das Chemikalienrecht der EU zu streichen oder abzuschwächen (auch in sämtlichen Anhängen).

Ebenso sprechen sie sich dagegen aus, Sonderregelungen für den industriellen Gebrauch zuzulassen.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen, die Motion abzulehnen.

➔ Greenpeace Schweiz, Matthias Wüthrich,
matthias.wuethrich@greenpeace.org, 044 447 41 31

Mo. Wicki. LSVA-Befreiung für alternative Antriebe (18.3434)

Die Motion Wicki verlangt, dass LKWs mit Hybrid- oder Plug-in-Hybrid-Antrieb nur noch für jene Kilometer LSVA entrichten müssen, die sie mit dem Verbrennungsmotor zurücklegen. Jene Kilometer, die mit dem Elektromotor gefahren würden, wären von der LSVA befreit.

Ähnlich wie der Bundesrat halten auch die Umweltorganisationen das Anliegen der Motion für kaum umsetzbar. LKW-Hersteller sind nicht verpflichtet, ihre Fahrzeuge so auszustatten, dass aufgezeichnet werden kann, welche Kilometer mit Verbrennungsmotor und welche Kilometer elektrisch zurückgelegt worden sind. In seiner Antwort bestreitet der Bundesrat denn auch, dass die entsprechenden Daten mit der neuen Generation der Fahrtenschreiber bereits vorliegen würden, wie der Motionär in seiner Begründung schreibt.

Bei Personenwagen hat sich gezeigt, dass die elektrisch zurückgelegten Kilometer bei (plug-in-)Hybriden (die gemäss Motionstext von einer LSVA-Befreiung profitieren sollen) zudem deutlich geringer sind als in den Herstellerangaben deklariert. Spediteure, die sich entscheiden aufgrund einer LSVA-Teilbefreiung einen Hybrid-LKW anstelle eines konventionellen LKWs anzuschaffen, würden das Ausmass der elektrisch angetriebenen Kilometer und somit ihre LSVA-Befreiung also deutlich überschätzen.

Schliesslich dient die LSVA gemäss Verfassung der Internalisierung der externen Kosten des Schwerverkehrs. Ein Teil der externen Kosten fällt auch bei elektrisch zurückgelegten Kilometern an. Die Lärmemissionen von elektrisch betriebenen LKWs auf Autobahnen sind zum Beispiel ähnlich hoch wie bei konventionellen LKWs, da bei hohen Geschwindigkeiten das Rollgeräusch der Reifen und nicht der Antrieb für die Lärmemissionen massgeblich ist. Die bestehende Befreiung für rein elektrisch betriebene LKWs stellt deshalb bereits eine grosszügige Auslegung der Verfassung dar, zumal nicht sichergestellt ist, dass die rein elektrischen LKWs mit erneuerbarer Energie und nicht etwa im Ausland mit Kohlestrom betankt werden, was zu einer schlechteren CO₂-Bilanz als bei herkömmlichen LKWs führt.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen, die Motion abzulehnen.

➔ VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

**Mo. Müller. Finanzielle
Überbrückung für den
Wartelistenabbau bei
erneuerbaren Energien
(19.3742)**

Der Bundesrat soll die Möglichkeit einer vorübergehenden Verschuldung des Netzzuschlagsfonds prüfen. Damit könnten Finanzierungsspitzen ausgeglichen werden, wenn diese kurzfristig die Einnahmen aus dem Netzzuschlag übersteigen. Eine vorübergehende Verschuldung würde keine Belastung des ordentlichen Bundesbudgets bedeuten. Vorübergehende finanzielle Engpässe könnten überwunden werden und es könnte zumindest ein Teil der Mittel schneller gemäss deren eigentlichem Zweck eingesetzt werden. So wird die Investitionssicherheit in erneuerbare Energien verbessert.

Der Ausbau erneuerbarer Energien ist blockiert. Insbesondere bei der Photovoltaik wäre innerhalb des bestehenden Fördersystems wesentlich mehr Dynamik möglich. Per Ende 2018 liegen 999 Mio. Franken ungenutzt im Fonds, während tausende Projekte auf der Warteliste stehen. Für Investoren ist das eine äusserst frustrierende Situation.

Die heutige konservative Bewirtschaftung des Netzzuschlagsfonds verhindert den raschen Abbau der Warteliste. Gemäss Energiegesetz darf sich der Netzzuschlagsfonds nicht verschulden. Eine Verschuldung droht aber – wenn überhaupt – höchstens für eine befristete Zeit von einigen Jahren, weil der Mittelbedarf gemäss dem Bundesamt für Energie (BFE) ab 2027 sinken wird. Dann werden die Einnahmen aus dem Netzzuschlag die prognostizierten Ausgaben übersteigen. Weitere Verzögerungen beim Ausbau der erneuerbaren Energien sind aus Gründen des Klimaschutzes nicht akzeptierbar. Bürokratische Hindernisse sollten rasch verschwinden.

Mit der vorgeschlagenen Möglichkeit einer vorübergehenden Verschuldung fliessen die vorhandenen Mittel rascher ihrer Bestimmung zu. Diesem kleinen aber kurzfristig wertvollen Schritt ist im Sinne der Energiestrategie 2050 zuzustimmen.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen die Annahme der Motion.

➔ Schweizerische Energie-Stiftung SES, Felix Nipkow,
felix.nipkow@energiestiftung.ch, 044 275 21 28

Mo. Français. Energieautonomie der Immobilien des Bundes (19.3750)

Die Motion beauftragt den Bundesrat, einen Investitionsplan vorzulegen, um eine erneuerbare Stromversorgung der Immobilien des Bundes bis in zwölf Jahren sicherzustellen. Die Investitionen in Photovoltaikanlagen in Immobilienvermögen des Bundes sollen deutlich gesteigert werden. Ziel ist eine autonome Stromversorgung im Immobilienbestand des Bundes bis Ende des nächsten Jahrzehnts.

Der Anteil der neuen erneuerbaren Energien bei der Stromproduktion ist in der Schweiz nach wie vor marginal. Bei Gebäuden bleibt namentlich der Ausbau von Photovoltaik-Anlagen weit hinter den möglichen Potenzialen zurück. Gemäss einer BFE-Studie liegt das jährliche Solarpotenzial auf allen Gebäuden der Schweiz bei 67 TWh, davon genutzt werden heute knapp 2 TWh. Die immensen Potenziale sind auch bei vielen Immobilien im Eigentum des Bundes bislang ungenutzt.

Der Bund könnte durch eine aktive Investitionspolitik den in seinen Immobilien benötigten Strom durch den Einsatz von Photovoltaik oder aus anderen erneuerbaren Energiequellen zumindest in einer Jahresbilanz-Betrachtung weitestgehend selber erzeugen und damit eine Vorbildrolle übernehmen. Die Motion ist deshalb zu begrüssen.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen, die Motion anzunehmen.

➔ SES, Florian Brunner, florian.brunner@energiestiftung.ch, 044 275 21 21

Po. UREK-SR. Bremsen lösen bei nachhaltigen Finanzprodukten (19.3951)

Postulate

Das Postulat will die Stempelsteuer für alle nachhaltigen Finanzprodukte abschaffen und zusätzliche finanzielle Anreize ermöglichen.

Die Emission von Finanzprodukten untersteht in der Schweiz der Stempelsteuer. Dies ist der Finanzindustrie schon seit jeher ein Dorn im Auge. Das in Nationalrat eingereichte Postulat Thorens ([19.3767](#)) verlangt, dass der Bundesrat prüft, ob die Höhe der Stempelsteuer an die Klimafreundlichkeit des Finanzprodukts geknüpft werden kann. Dieses Postulat der UREK-SR ([19.3951](#)) fokussiert auf die gänzliche Abschaffung der Stempelsteuer für alle nachhaltige Finanzprodukte. Des Weiteren wird die Anpassung der Verrechnungssteuer als weitere Möglichkeit genannt, bessere Rahmenbedingungen für nachhaltige Finanzprodukte zu ermöglichen.

Der Bundesrat sollte die inhaltliche Stossrichtung des Postulats NR Thorens ([19.3767](#)) bei der Beantwortung dieses Postulats ([19.3951](#)) berücksichtigen und prüfen, wie die Verrechnungssteuer für nachweislich nachhaltige Finanzprodukte reduziert werden könnte. Die Umweltorganisationen empfehlen, solche Vorschläge aufkommensneutral auszugestalten und so nichtnachhaltige Finanzprodukte mit der Zeit zunehmend zu belasten.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen das Postulat zur Annahme.

➔ WWF Schweiz, Ivo Mugglin, ivo.mugglin@wwf.ch, 044 297 23 31

Po. UREK-SR. Nachhaltigkeit fördern dank zeitgemässen Anlagerichtlinien (19.3950)

Das Postulat versucht die Anlagerichtlinien für Pensionskassen aufzuweichen. Viele Vermögensverwalter beklagen, dass ihre Kunden (Pensionskassen) nicht in «nachhaltige» Investitionsvehikel investieren können und wollen dies vermehrt fördern.

Generell ist es zu begrüessen, dass das Kommissionspostulat vermehrt Investitionen in klimafreundliche bzw. nachhaltige Finanzvehikel fördern möchte. Diese sind weniger risikobehaftet und bringen oft gleiche bis bessere Renditen. Die Problematik, dass die Pensionskassen aktuell nicht oder nur teilweise in nachhaltige Finanzprodukte investieren können, ist aber erstens ein Nischenproblem und zweitens sollten die Vermögensverwalter nachhaltige Finanzprodukte anbieten, welche auch für passive Investoren interessant und kostenschonend sind (z.B. ETFs). Das Pariser Klimaabkommen verlangt, dass zur Erreichung des Klimaziels alle Schweizer Finanzflüsse (> 6'000 Milliarden Franken) umgelenkt werden müssen. Dieses Postulat bezieht sich auf maximal 100 Milliarden Franken. Es handelt sich also nur um die Umlenkung eines kleinen Teils. Die Problematik der Anlagerichtlinien ist nicht abhängig von der Nachhaltigkeit eines Finanzproduktes. Das Problem ist, dass die aktuellen nachhaltigen Produkte, welche Vermögensverwalter anbieten, oft Hoch-Risiko-Anlageklassen angehören, in ausländischen Währungen getätigt werden und dass es sich um aktive Investitionsprodukte handelt. Die Schweizer Pensionskassen haben demnach viele Gründe, nicht in diese zu investieren.

Der Bundesrat ist gut beraten, eine gesamtheitliche Strategie zu erarbeiten, wie alle Finanzflüsse Paris-konform umgelenkt werden könnten und welche Anreize geschaffen werden müssten, damit vermehrt «Mainstream-Finanzprodukte» auf den Markt kommen, welche international anerkannte Nachhaltigkeitsstandards erfüllen.

Empfehlung

Die Umweltorganisationen empfehlen das Postulat zur Annahme.

➔ WWF Schweiz, Ivo Mugglin, ivo.mugglin@wwf.ch, 044 297 23 31

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.verkehrclub.ch

WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich
T 044 297 21 21, F 01 297 21 00
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: www.umweltrating.ch