
Revision des CO2-Gesetzes

Stellungnahme von energie-wende-ja

25. Januar 2022

Feedbacks erwünscht an:



Verein energie-wende-ja (ewj)
Bürglenstrasse 35
3006 Bern
info@energie-wende-ja.ch

Merci!

**Autoren/
Auskunft:**

Walter Ott
Senior Consultant

Steinstrasse 40B,
5406 Rütihof
079 317 88 15
ott.walter@pop.agri.ch

Dr. Ruedi Meier
Präsident
energie-wende-ja
Bürglenstrasse 35
3006 Bern
079 406 56 27
ruedimeier@bluewin.ch

Stellungnahme energie-wende-ja zur Revision des CO2-Gesetzes

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen bestens für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu einem revidierten CO₂ Gesetz abgeben zu können. Nach der knappen Ablehnung des CO₂-Gesetzes vom 13. Juni 2021 sind die Klimaprobleme in keiner Art und Weise gelöst. Der Verein energie-wende-ja begrüsst deshalb, dass eine schnell eine neue Revision des CO₂-Gesetzes an die Hand genommen wird.

Leider wird in der vorliegenden Revision des CO₂-Gesetzes zu sehr auf die Verhinderungspolitik der Gegner des CO₂-Gesetzes vom 13. Juni 2021 eingegangen. Die Gründe für die Ablehnung des CO₂ Gesetzes am 13. Juni sind vielfältig:

- Koppelung mit den Agrarinitiativen
- Grosser Klimafonds mit unklarer Mittelverwendung
- Keine offensive Darlegung der Kosten und Nutzen der Vorlage, deren Auswirkungen und Verteilungseffekte auf einzelne Bevölkerungsgruppen und Regionen
- Etc.

In unserem Papier «Für eine aktive Klimapolitik – Vorschläge ewj» vom Juni 2021 haben wir uns mit den Gründen der Ablehnung des CO₂-Gesetzes am 13. Juni ausführlich befasst, nochmals auf die Kosten/Nutzen sowie Verteilungseffekte und Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreitet (Link siehe Anhang 1).

In der Vorlage stellen Sie fest, dass die gesetzten Klimaziele bis 2021 nicht erreicht werden. Mit der neuen Revision ist es – selbst bei einem hohen Anteil von Kompensationsmassnahmen im Ausland (was tendenziell fragwürdig ist) – sehr unwahrscheinlich, dass bis 2030 die Absenkung der CO₂-Emissionen um 50 Prozent gelingen wird. Es werden sehr einseitige und bezüglich der künftigen Ausgestaltung der Klimapolitik nicht nachvollziehbare bis schädliche Konsequenzen aus der Abstimmungsniederlage gezogen. Und, es werden Narrative gepflegt, die in Zukunft eine volkswirtschaftlich wirkungsvolle und rationale Klimapolitik behindern und den künftigen Ausgestaltungsspielraum einengen werden.

Allgemeine Überlegungen und Stossrichtung

Wir sind deshalb der Meinung, dass der vorliegende Entwurf deutlich zu verbessern ist. Dabei ist eine Konzentration auf wenige, aber wirksame Massnahmen vorzunehmen:

- Werden im Brennstoffbereich und im Bereich der Mobilität (ohne Flugverkehr) die Absenkungsziele nicht erreicht, sollen die schon bestehende CO₂-Abgabe auf Brennstoffen bis 2030 bis auf maximal 210 CHF/t CO₂eq erhöht und eine entsprechende CO₂-Abgabe auf Treibstoffen erhoben werden. Wir sind überzeugt davon, dass nur mit einer stärkeren Belastung von allen CO₂-Emissionen die gesetzten Klimaziele der Schweiz erreicht werden können. Von der Wissenschaft und einschlägigen Studien werden gar Abgaben von über 300 Franken pro Tonne CO₂ als notwendig erachtet. CO₂-Preise bzw. -Preiserhöhungen sind der effizienteste und unbürokratischste Weg, um die Klimaziele effektiv einhalten zu können. Verglichen mit Subventionen sind sie deutlich effektiver und gesamtwirtschaftlich viel kostengünstiger. Die Lenkungsabgaben sind möglichst vollständig

zurückzuverteilen. Für ihre Akzeptanz absolut zentral ist eine transparente, klare und überzeugende Kommunikation ihrer Wirkungen (Spar- und Investitionseffekte etc.) sowie inklusive der Rückverteilung für die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, Regionen und die Wirtschaft. Insbesondere ist die Gewährleistung der Sozialverträglichkeit illustrativ und detailliert zu erläutern. Zu diesen Themen liegen zahlreiche Grundlagenarbeiten vor, von denen profitiert werden soll.

- Wird der Absenkungspfad bei den **Brennstoffen** nicht eingehalten, soll die bestehende Abgabe von 120 CHF/t CO₂ weiter erhöht werden, maximal auf 210 Franken pro Tonne CO₂. Die **zusätzlichen** Mittel sind **vollständig** an die Bevölkerung und Wirtschaft zurückzuverteilen. Das Gebäudeprogramm mit einem erweiterten Einsatzbereich kann damit weiterhin mit Beiträgen von maximal 450 Millionen Franken pro Jahr weitergeführt werden. Eine weitere Erhöhung der zweckgebundenen Mittel ist u.E. höchst fragwürdig und zu vermeiden. Die Mittel für die sozial ausgleichende Rückverteilung an die Bevölkerung und die Wirtschaft würden mit einer höheren CO₂-Abgabe – wohl nur vorübergehend - deutlich erhöht. Gleichzeitig werden unfruchtbare Diskussionen über die verfassungsmässige Zulässigkeit einer Lenkungsabgabe mit steigendem Finanzierungscharakter vermieden.
- Die Ziele im **Verkehrsbereich** werden überhaupt nicht erfüllt. Es ist dringend nötig, dass der Verkehr ebenfalls verstärkt in die CO₂-Politik einbezogen wird. Wir erachten die Weiterführung der Kompensation von Treibstoffemissionen als möglichen Ansatz. Allerdings ist der verstärkte Mitteleinsatz für Kompensationen im Ausland problematisch. Zudem erachten wir es als unklar, wieweit die anvisierten Kompensationen erreicht werden können, da der Finanzierungsspielraum seitens des Treibstoffzuschlages auf maximal 5 Rp./l begrenzt ist:
 - Auch mit den neuen internationalen Regelungen bleibt ein transparenter, effizienter Mitteleinsatz für Kompensationen problematisch und es bestehen Nachhaltigkeitsrisiken. Die Gefahr von Doppelzählungen und Fehlinvestitionen ist beträchtlich.
 - Die ausländischen Potentiale für die CO₂-Reduktionen dürften sich mit der Zeit als limitiert erweisen, vor allem wenn die internationale Verrechnung tatsächlich nachhaltig ist, ohne Doppelzählungen erfolgt und die jeweiligen Staaten auch Reduktionsziele erreichen müssen.
 - Im Prinzip sollte jedes Land für sich CO₂-Neutralität erreichen, so auch die Schweiz.

Falls im Treibstoffbereich die Emissionsreduktions- bzw. Kompensationsziele gemäss dem festzulegenden Absenkungspfad bis 2030 nicht erreicht werden, schlagen wir vor, dass auf dem Treibstoff ebenfalls eine CO₂-Abgabe erhoben wird (maximal 210 CHF/t CO₂), welche **vollständig** an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückverteilt wird. Damit würde ein Beitrag an eine nachhaltige Mobilität geleistet und ein geringer Teil der hohen externen Kosten der Mobilität von über 13 Milliarden Franken pro Jahr würde internalisiert. Davon sind zahlreiche positive Effekte und Nutzen zu erwarten wie:

- Stärkung der weniger belastenden bzw. umweltverträglicheren Verkehrsformen wie Langsamverkehr, ÖV.
- Raschere Umstellung auf eMobilität.
- Dämpfung des Verkehrswachstums und Stärkung einer dezentralen konzentrierten Siedlungsentwicklung mit innerer Verdichtung.

Wir sind überzeugt, dass mit der Rückverteilung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen auch in sozialer und regionaler Hinsicht mehr Gerechtigkeit geschaffen würde. So profitieren die Rand- und Berggebiete infolge geringerem mittlerem Treibstoffverbrauch pro Fahrzeug in der Bilanz von der Rückverteilung, was aber offensiv kommuniziert werden muss. In diesen Regionen kann zudem sehr viel

einfacher und kostengünstiger eigener «Treibstoff als Strom» produziert werden. Die Unabhängigkeit wird gestärkt und zusätzliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte werden ausgelöst.

- In der Revision werden der **Abfallbereich** und die **Landwirtschaft** nicht erwähnt. Es ist höchste Zeit, dass auch diese Bereiche im Rahmen einer systematischen Klimapolitik angegangen werden und Massnahmen zur Emissionsreduktion ergriffen werden.
- Im Bereich der **Landwirtschaft** verlangen wir, dass eine klimagerechtere Produktion mittels einer Umlagerung heute reichlich eingesetzter Beiträge an die Landwirtschaft angegangen wird. Die bestehenden Ansätze für eine nachhaltige ökologische Landwirtschaft, Permakulturen, regenerative Landwirtschaft etc. müssen mit einer Neuausrichtung der aktuellen Subventionen weit stärker gefördert werden. So ist beispielsweise für Produkte der Landwirtschaft, die hohe Treibhausgasemissionen verursachen (z.B. Fleisch) auf jegliche Unterstützung für das Marketing durch Mittel der öffentlichen Hand zu verzichten.
- Zu Recht wird die verstärkte **Energieeffizienz** als Mittel zur Reduktion von Treibhausgasen angesprochen. Leider werden dazu aber nur beschränkte Vorschläge etwa im Gebäudebereich gemacht. Der Energieeffizienz ist deutlich mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Neben den höheren CO₂-Abgaben sollten gemeinsam mit den Kantonen weitere Instrumente wie Verbrauchs-, Emissions- Standards, Gebote und Verbote bei den diversen Einsatzbereichen eingesetzt werden. Das Thema ist im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes zu vertiefen und mit zusätzlichen Massnahmen anzugehen.

Zu 3: Inhalt der Vernehmlassungsvorlage

3.1 Reduktionsziele

Die angestrebten Reduktionsziele erachten wir als absolutes Minimum.

Wie bereits ausgeführt, erachten wir einen hohen Anteil der Reduktionen im Inland als zweckmässig und letztlich zielführend.

3.2 Massnahmen im Gebäudebereich

Auf die im Falle fehlender Zielerreichung dringend notwendige Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen haben wir bereits verwiesen. Damit kann die hohe Wirksamkeit dieser Massnahmen nochmals deutlich verbessert werden. Mit der vorgeschlagenen vollständigen Rückverteilung der dann **zusätzlich** erhobenen Mittel kann die politisch relevante Sozialverträglichkeit gewährleistet bzw. deutlich verstärkt werden.

Klare Kommunikation der Wirkungen und Rückverteilungseffekte von Lenkungsabgaben: Die entsprechenden Zusammenhänge von Lenkungsabgaben sind seit Jahrzehnten bekannt, sie müssten aber viel besser und kontinuierlicher in der breiten Bevölkerung kommuniziert werden. Insbesondere gilt es den Mechanismus der Rückverteilung über die Krankenkassen systematisch darzulegen und für alle viel klarer wahrnehmbar und bewusst zu machen. Es darf nicht sein, dass die Mittelrückverteilung und ihre positiven Auswirkungen bei weiten Teilen der Bevölkerung nach wie vor nicht bekannt sind bzw. nicht wahrgenommen werden. Dieses gravierende Politikversagen muss rasch möglichst beseitigt werden.

Den erweiterten Einsatz von zweckgebundenen Mitteln für den Gebäudebereich erachten wir eher skeptisch. Diverse Studien haben hohe Mitnahmeeffekte nachgewiesen. Die Subventionen wirken vielfach strukturerhaltend. Es werden zu wenig neue, innovative Entwicklungen gefördert. Der hohe Mitteleinsatz bewirkt relativ wenig - zu wenig.

Einfache, klare Standards: Primär bei Neubauten und bei den Sanierungen sollen – neben den wirksamen Preiseffekten – wirksame, einfach verständliche Standards geschaffen werden. Wie in den Kantonen Glarus, Basel-Stadt, Freiburg und Zürich sollen erneuerbare Heizsysteme eingefordert werden. In Absprache und Kooperation mit den Kantonen ist eine rasche Ausweitung auf alle Kantone anzustreben.

Solarpflicht einführen: Eine konsequente Dekarbonsierung erfordert den raschen Zubau erneuerbarer Energien. Bei Gebäuden und Infrastrukturen bestehen sehr grosse Potentiale für die Nutzung der Solarenergie, die immer noch viel zu wenig genutzt werden. Wir fordern deshalb dass der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen bei Neubauten und bei bestehenden Gebäuden eine Solarpflicht für Dächer und Fassaden einführt, wo dies sinnvoll und machbar ist. Denkbar wäre z.B. eine "Arbeitsteilung" zwischen Bund und Kantonen, bei der die Kantone die Vorschrift vollziehen und der Bund zusätzliche Fördermittel für solche Anlagen verfügbar macht, falls die Anlagen das jeweils vorhandene Potenzial zu mindestens 80% nutzen (Verhinderung von zu kleinen Anlagen, welche nur auf die Eigenverbrauchsdeckung ausgerichtet sind und die erforderliche volle Potenzialnutzung verhindern; denkbar wäre aber auch die Vorgabe höherer minimaler Einspeisetarife, welche die zusätzlichen Subventionen erübrigen und die finanziell attraktive aber zu enge Fokussierung auf die Eigenverbrauchsdeckung verringern).

Hindernisse für eLadestationen beseitigen – Anrecht für eLadestationen schaffen: Um die ungehinderte Umstellung auf e-Mobilität auch bei Mietwohnungen und Stockwerkeigentum (Mehrparteiengebäude) zu gewährleisten, muss Mietenden und Stockwerkeigentümerschaften grundsätzlich ein Zugang zu eLadestationen gesichert werden. Dies wird aber zurzeit aus nicht nachvollziehbaren Gründen teilweise blockiert (fehlende Normierungen und Sicherheitsvorschriften). Da können noch so hohe Subventionen keinen Durchbruch eines flächendeckenden eLadestationensystems mit Batteriefunktion bewirken. Wir gehen davon aus, dass die eMobilität disruptiv wächst. Von der öffentlichen Hand sind dringend die zurzeit noch bestehenden Hindernisse zu beseitigen. Eine einheitliche Normierung bei Einsatz und Nutzung von eLadestationen ist zu unterstützen.

Eine Berechnungsmethode für Energie und CO2 mit praxistauglicher Wirtschaftlichkeitsanalyse: Grundsätzlich erachten wir das Programm «Erneuerbar Heizen» und die Anwendung des GEAK als sinnvoll. Dabei ist aber klar auf eine Konzentration der Kräfte zu setzen. Die beiden Ansätze sind mit weiteren Programmen wie Minergie zusammenzufassen. Die aktuelle Vielfalt der Ansätze führt im Markt zu grosser Verwirrung und Unverständnis. Neben den energetischen Berechnungen und CO2-Aspekten ist den wirtschaftlichen Dimensionen ein viel grösseres und sachgerechteres Gewicht einzuräumen: So sind etwa im GEAK die (Lebenszyklus-) Jahreskosten für die Investierenden und insbesondere die Überwälzungsmöglichkeiten für die Investierenden und die resultierenden Überwälzungseffekte auf die Mieterschaft darzustellen und zu würdigen, wobei die sich ergebenden Veränderungen der Netto- und Bruttomieten sachgerecht aufzuzeigen sind. Für die Investierenden sollen die möglichen Renditen sichtbar gemacht werden. Die Begrenzung auf die Anwendung der Barwertmethode im GEAK ist für die akteurbezogene Darstellung der wirtschaftlich relevanten Aspekte insbesondere bei Mietobjekten nicht zielführend. Im Rahmen des Projektes «*EnergetischWirtschaftlichInvestieren – EnWI*» werden die gemachten Ausführungen weiter dargelegt und vertieft (s. Anhang 2: Berichte zum EnWI-Tool).

3.3 Massnahmen im Verkehrsbereich

Wir verweisen nochmals auf die bei fehlender Zielerreichung dringend notwendige Einführung einer CO2-Abgabe auf Treibstoffen mit voller pro Kopf Rückverteilung der Erträge.

Die bestehenden Kompensationsziele im Treibstoffbereich sind zu wenig klar, genügen nicht und sind zu erweitern. Der Inlandanteil der Kompensationen ist aus Nachhaltigkeitsgründen zu erhöhen. Die ausländischen Kompensationen sind wie oben erwähnt letztlich zu wenig nachhaltig und/oder nicht langfristig machbar, die Kompensationen sollten möglichst im Inland erfolgen.

3.3.1 Technische Massnahmen

Die Einführung der EU-(Verbrauchs-) Normen im Verkehr erachten wir als selbstverständlich.

3.3.2 eLadestationen

Wie bereits ausgeführt, sind primär die rechtlichen Hemmnisse für eine rasche Einführung eines flächendeckenden Systems von eLadestationen zu beseitigen und die für einen reibungslosen Aufbau von eLadestationen notwendigen Normierungen einzuführen: Jeder Arbeitsplatz und jeder Haushalt in einem Mehrparteiengebäude sollte grundsätzlich ein Anrecht auf eine eLadestation für ein eBike oder eMobil haben. Dabei ist gleichzeitig die netzdienliche Nutzung der Batterien von eMobilen voranzutreiben und zu fördern.

Eine allfällige Förderung soll nicht aus allgemeinen öffentlichen Mitteln erfolgen sondern - wie vorgesehen - durch die Umlagerung von Mitteln aus dem Mobilitätsbereich.

3.3.4 Einsatz von erneuerbaren Flugtreibstoffen im Luftverkehr

Damit sind wir grundsätzlich einverstanden.

3.3.5 Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

Wir beurteilen diesen Ansatz skeptisch. Wie oben ausgeführt, erachten wir zudem die Kompensation im Ausland, als nicht wirklich nachhaltig und bestenfalls als begrenzte Übergangslösung. Bei einem höheren Kompensationsanteil im Inland dürften aber die Erträge aus einem Treibstoffzuschlag von maximal 5 Rp./l nicht ausreichen, um die anzustrebenden Emissionsreduktionen bzw. -kompensationen zu. Wie erwähnt fordern wir deshalb eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen mit vollständiger Rückverteilung, um die Ziele zu erreichen.

3.4.2 Unterstützung von fossilfreien Bussen und Schiffen des öffentlichen Verkehrs

Grundsätzlich ist die Umstellung von Bussen und Schiffen eine Sache der zuständigen Verkehrsbetriebe. Die Rückerstattung der Mineralölsteuer für Busse des öffentlichen Verkehrs ist eine klimapolitisch negative Subvention und soll so schnell wie möglich aufgehoben werden. Die Verwendung von Mitteln aus dem allgemeinen Bundeshaushalt für die Förderung von fossilfreien Bussen und Schiffen soll zeitlich begrenzt werden und maximal den Mehreinnahmen bei der Mineralölsteuer von öffentlichen Bussen und Schiffen entsprechen.

3.5 Massnahmen Industrie

3.5.1 Emissionshandel (EHS)

Die Beteiligung am EHS erachten wir als sinnvoll. Dabei muss die Schweiz den entsprechenden Regeln übernehmen.

3.5.2 Verminderungsverpflichtungen (Befreiung von der CO₂-Abgabe)

Die gemachten Einschätzungen werden geteilt: In der Industrie könnte sehr vielmehr erreicht werden. Das vorhandene Potential wird bei weitem nicht ausgeschöpft.

Im Rahmen von Verminderungsverpflichtungen sind deshalb deutlich anspruchsvollere Ziele unter Berücksichtigung des Gesamtenergieverbrauchs und aller Treibhausgasemissionen einzufordern.

3.6 Förderung Innovationen

Einverstanden.

3.7 Massnahmen Finanzmarkt

Wir erachten die Vorschläge grundsätzlich als sinnvoll. Regulierungen im Finanzmarkt sind letztlich nur solange wirksam als auch der Markt entsprechende Produktionsprozesse, Produkte und Dienstleistungen anbietet bzw. nachfragt. Die jeweiligen Investitionen sind immer ein Reflex der laufenden Marktprozesse und der diese Marktprozesse beeinflussenden bestehenden Regulierungen (u.a. im Klima-, Mobilitäts- und Energiebereich). Es können nicht Investitionen eingefordert werden, die keinem Angebot bzw. Nachfrage entsprechen.

Konkrete Anträge:

- Für den Fall, dass mit den vom Gesetz ergriffenen Massnahmen der Absenkpfad zu den Zielsetzungen 2030 nicht eingehalten wird, soll die bestehende **CO2-Abgabe im Brennstoffbereich auf maximal 210 CHF/t CO2 erhöht werden können und im Treibstoffbereich eine CO2-Abgabe von maximal 210 CHF/t CO2** eingeführt werden können. Die zusätzlichen Abgabenerträge im Brennstoffbereich und die Erträge im Treibstoffbereich sind vollständig an die Bevölkerung und an die Wirtschaft zurückzuverteilen. Der Ertragsanteil an der bestehenden Brennstoffabgabe von 450 Mio. CHF/a steht weiterhin (ohne Erweiterung der Zweckbindung) für die Förderung im Gebäudebereich zur Verfügung.
- **Konzentration der Standards im Gebäudebereich gemeinsam mit den Kantonen:** Ausrichtung der Standards auf erneuerbare Heizsysteme und Energieeffizienz, mit einer einheitlichen Erfassung von Energie und Treibhausgasen sowie mit einer zweckmässigen Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen für Eigentümerschaften, Investierende und für Mieter und Mieterinnen.
- **Schaffung der Grundlagen für eine Solarpflicht für Gebäude und Infrastrukturen durch Bund und Kantone.**
- Für den **Abfallbereich und die Landwirtschaft sind Ziele für eine adäquate Treibhausgas-minderung vorzuschreiben.** Vorhandene Subventionen sind im Hinblick auf die Klimazielsetzungen zielgerichtet umzulagern.
- Die **Industrie** verfügt über ein grosses Einsparpotential das konsequent auszuschöpfen ist, u.a. durch deutlich erhöhte Anforderungen an die Befreiung von CO2-Abgaben. **Es sind Anreize für CO2-Neutralität und mehr Energieeffizienz bis 2030/35 zu schaffen.**

Wir bitten Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, eine offensivere und wirksamere Revision des CO2-Gesetzes an die Hand zu nehmen. Das vorliegende CO2-Gesetz muss deutlich verbessert werden. Dabei kommt einer transparenten Kommunikation grösste Bedeutung: Die Kosten und Nutzen mit den Verteilungseffekten sind explizit anzusprechen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass aus den Fehlern der verlorenen Abstimmung am 13. Juni 2021 nicht die Konsequenzen gezogen und die Grundlagen für eine transparente Kommunikationspolitik geschaffen werden. Wir hoffen, dass Sie unsere Vorschläge zur Kenntnis nehmen. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg für die Umsetzung.

Freundliche Grüsse

Für den Vorstand ewj

Dr. Ruedi Meier, Walter Ott

Anhänge:

1. Vorschläge für das Vorgehen nach der Ablehnung des CO2-Gesetzes 2021:
«Für eine aktive Klimapolitik – Vorschläge ewj», s. Webpage ewj
2. EnWI-Tool: [http://www.ruedimeier.ch/cm4all/uproc.php/0/Dateien/EnWi-Publikationen/Flyer EnWI Wattelse2021.pdf?cdp=a&_id=17d6fc75c20](http://www.ruedimeier.ch/cm4all/uproc.php/0/Dateien/EnWi-Publikationen/Flyer%20EnWI%20Wattelse2021.pdf?cdp=a&_id=17d6fc75c20)