

## Bericht zur Klimadebatte im Nationalrat (Revision CO2-Gesetz)

31. Mai - 1. Juni 2010

---

**Der Nationalrat hat beschlossen, dass die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 um 20% senken soll – gänzlich im Inland. Dies entspricht der Empfehlung, die wir via Inserat und Brief der Firmen an die Parlamentarier abgegeben haben. Mit diesem Ziel hat der Nationalrat ein wichtiges Signal für eine engagierte Schweizer Klimapolitik gesandt. Jedoch reichen die beschlossenen Massnahmen nicht aus, um dieses Ziel zu erreichen. Insbesondere im Verkehrsbereich ist eine Nachbesserung im Ständerat nötig.**

### Eintreten

Zu Beginn der Debatte hat der Nationalrat beschlossen, auf die Beratung zur CO2-Gesetzesrevision einzutreten und damit der Klimainitiative einen indirekten Gegenvorschlag zu unterbreiten (120:80 Stimmen). Ein Nichteintreten hätte dazu geführt, dass die Schweiz nach 2012 keine gesetzlichen Grundlagen für die Klimaschutzpolitik hätte. SVP und FDP beantragten aufgrund der Unsicherheiten der internationalen Verhandlungen, dass die Vorlage erst nach einem internationalen Abkommen behandelt werden sollte. Dies hätte zu massiven Verzögerungen bei der Umsetzung einer engagierten Politik geführt.

### Reduktionsziel

Vor der Abstimmung zum Reduktionsziel hat sich der Kommissionssprecher der UREK-N, Nationalrat Martin Bäumle (glp, ZH), mit einem eindrücklichen Appell für den Vorschlag der UREK-N an das Plenum gerichtet:

...“ABB, Allreal, Allianz Versicherung, Alstom, Axpo, Coop, ETH, Holcim, Migros-Genossenschafts-Bund, Mondaine Watch, Post, Sarasin, Shell, SIG, Swicher, Weleda, ZKB; was haben alle diese Worte gemeinsam? Sie sind entweder im Bereich Dialog oder bei swisscleantech dabei und haben sich schriftlich verpflichtet, genau diese Zielsetzungen zu unterstützen und empfehlen unserem Parlament, dem Mehrheitsantrag zu folgen. Das heisst, wer weiterhin sagt, die Wirtschaft stehe nicht hinter den Zielen, welche die UREK-Mehrheit beschlossen hat, sagt nur die halbe Wahrheit. Alle diese Firmen, die ich erwähnt habe, stehen klar hinter diesen Zielen.“...

... Die Schweiz ist das einzige Land in Europa, das die Maastricht-Kriterien eingehalten hat. Es war eine freiwillige, einseitige Massnahme, dass wir unsere Finanzpolitik so ausgerichtet haben, ohne in der EU zu sein, ohne zu warten, ob die EU das macht und einhält. Und heute sind wir froh, dass wir diesen Wettbewerbsvorteil haben. Genau dasselbe gilt bei der Klimapolitik: Zielsetzungen, wie Sie Ihnen die Mehrheit Ihrer Kommission vorschlägt, sind zukunftsweisend, gehen voran und zeigen: Die Schweiz kann das; die Schweizer Wirtschaft will

das - und dann sind wir Vorreiter. Wenn die EU dann irgendwann kommt, dann werden wir auch hier sagen: Wir haben es von Anfang an gemacht, wir gehörten zu den Gewinnern.“...

Dem Vorschlag der UREK-N stand die Bundesratsversion gegenüber, welche ein Reduktionsziel von 20% vorschlägt, wobei 10% im Ausland erreicht werden. Der Entscheid zugunsten der UREK-N war der knappste Entscheid in der ganzen Debatte (90:87). Er kam vor allem dank der Unterstützung der ganzen BDP-Fraktion sowie von einigen FDP und SVP Vertretern zu Stande.

Neben dem 20% Inlandziel enthält der Art 3 folgenden Zusatz: „In Einklang mit den internationalen Verhandlungen kann der Bundesrat das Reduktionsziel auf 40% erhöhen, wobei bis zu 75% der zusätzlichen Reduktion im Ausland erreicht werden kann“. Als ‚kann-Formulierung‘ ist der Zusatz jedoch relativ unverbindlich.

### **Massnahmen im Verkehrsbereich**

Leider hat es der Nationalrat anschliessend verpasst, wirksame Massnahmen für den Verkehr zu beschliessen. Bei den Emissionsgrenzwerten für Neuwagen hat er den Vorschlag des Bundesrates (130g CO<sub>2</sub>/km bis 2015) auf 150g CO<sub>2</sub>/km gelockert.

Weiter hat der Nationalrat die Möglichkeit, eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe einzuführen, aus dem Gesetz gestrichen (108:82). Hier hat die CVP-Fraktion den Ausschlag gegeben, von der sich die Hälfte gegen die Einführung aussprach.

Im Verkehrsbereich bleibt somit noch die freiwillige Massnahme der Treibstoffkompensation durch die Importeure. Der Bundesrat kann gemäss Entscheid des Nationalrates den Kompensationssatz zwischen 5 und 40 Prozent festlegen.

Es ist im Interesse der Wirtschaft, dass auch im Verkehrsbereich Reduktionen erreicht werden. Gelingt dies nicht, müssen strengere Massnahmen in anderen Bereichen umgesetzt werden. Dies wird die Firmen deutlich mehr treffen.

### **Weitere Massnahmen**

- Die CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Brennstoffe und die damit verbundene Teilzweckbindung von jährlich 200 Mio Franken für das Gebäudeprogramm werden fortgeführt. Der maximale Abgabesatz wurde auf 120 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> reduziert. Für eine Erhöhung von heute 36 Franken auf über 60 Franken ist ein Parlamentsentscheid erforderlich.
- Das bisherige System der Energie-Agentur der Wirtschaft mit der Befreiungsmöglichkeit für gewisse Branchen bleibt erhalten. Der Zugang für Firmen wird jedoch limitiert auf exportorientierte und energieintensive Firmen.
- Der Anschluss ans EU-Emissionshandelssystem soll gesucht werden.
- Ein neuer Technologieförderungstopf von 25 Mio Franken soll geschaffen werden (96:83): durch eine zusätzliche Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe wird ein

Darlehen ermöglicht für „Unternehmen, die Anlagen und Verfahren entwickeln und vermarkten, welche Treibhausgas-Emissionen vermindern, den Einsatz erneuerbaren Energien ermöglichen oder den sparsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen fördern“.

### **Kann das Ziel durch die Massnahmen erreicht werden?**

Für die Erreichung des 20% Inlandziels müssten im Zieljahr 2020 11 Mio Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Gemäss einer ersten Abschätzung des WWF Schweiz können mit den beschlossenen Massnahmen im 2020 lediglich 4.2 Mio CO<sub>2</sub> reduziert werden.

### **Fazit (aus der Sicht von swisscleantech)**

- Das Gesetz stellt nach der Nationalratsdebatte kein gleichwertiger Gesetzestext zur Klimainitiative dar. Zudem müssen die Massnahmen mit dem gesetzten Ziel kohärent sein, um die Glaubwürdigkeit der Klimapolitik zu gewährleisten. Der Ständerat hat bis im Sommer 2011 Zeit, die Vorlage nachzubessern.
- Das Reduktionsziel ist im internationalen Kontext ungenügend. Es soll im Hinblick auf Mexiko durch eine zusätzliche Reduktion im Ausland von minus 20% auf 40% erhöht werden.
- Neuwageneffizienz: Die EU Norm von 130g/km muss übernommen werden. Die Neuwagenflotte in der Schweiz hat momentan einen deutlich höheren CO<sub>2</sub> Ausstoss als diejenigen der Nachbarländer. Die rechtzeitige Anpassung dieser Norm ist für unser mit der EU eng verflochtenes Land wettbewerbsneutral und mit keinen Abstrichen verbunden.
- CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe: das Potential im Verkehrsbereich muss eventuell doch via Lenkungsabgabe ausgeschöpft werden. Den Treibstoffverbrauch über den Preis zu lenken und zu senken ist eine sinnvolle marktwirtschaftliche Massnahme.

### **Termine**

- Beratung im Ständerat frühestens in der Herbstsession