

swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Umwelt, BAFU
3003 Bern

per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Zürich, 1. April 2022

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum revidierten CO₂-Gesetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung zur Revision des CO₂-Gesetzes und lassen Ihnen nachstehend unsere Überlegungen zukommen.

1 Grundsätzliche Positionierung swisscleantech

- Das Ambitionslevel ist aus Sicht von swisscleantech zu niedrig, da die Wissenschaft klar aufzeigt, dass jegliche Verminderung der Emissionsreduktion (zeitlich sowie mengenmässig) zu einer Verschärfung der klimatischen Situation führt.
- Ein Verzicht auf bzw. die Schwächung von Lenkungsabgaben ist ein Schritt in die falsche Richtung. Diese sollten im Gegenteil verstärkt eingesetzt werden, und im Gegenzug Zweckbindungen abgebaut werden. Eine Einschätzung von swisscleantech über den Nutzen von Lenkungsabgaben in der Schweizer Energiepolitik finden Sie [hier](#).
- Kommunikation an die Bevölkerung ist entscheidend, denn das heutige System wird nicht verstanden. Der z.T. lückenhafte Wissensstand der Bevölkerung zum Thema Lenkungsabgaben wurde von swisscleantech schon 2020 beleuchtet (<https://www.swisscleantech.ch/bevoelkerung-will-co2-im-inland-reduzieren-geringer-wissensstand-ueber-lenkungsabgaben/>) und wurde nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes im Juni 2021 durch eine Studie der Uni St. Gallen erneut belegt (Heart over mind in environmental politics?, Masterarbeit Martina Rothenberger, Universität St. Gallen, 2021)
- Richtlinien, Regelungen und Grenzwerte der EU sollten berücksichtigt und als Mindestmass angesetzt werden, wobei ein «Swiss Finish» in den verschiedenen Sektoren zu vermeiden ist. Dieses Vorhaben wurde in der vorliegenden Vernehmlassung weitestgehend umgesetzt.

2 Eingaben zu den Artikeln

Die Eingaben zu den einzelnen Artikeln sind zunächst thematisch geordnet, um den Kontext besser wiederzugeben, danach nach Artikeln.

2.1 Definitionen

Es fehlt bislang eine Definition von fossilen bzw. nicht-fossilen Energieträgern. Dabei ist auf die Rohstoffe und Primärenergien abzielen, aus denen der Energieträger weitestgehend gewonnen wurde. So sind z.B. Biogas und synthetisches Methan, das aus solarem Wasserstoff hergestellt wurde, nicht-fossil, Erdgas hingegen fossil, obwohl die chemische Zusammensetzung der beiden Gase grundsätzlich dieselbe ist. Der Beleg, wie der Energieträger gewonnen wurde, kann etwa durch Herkunftsnachweise erbracht werden.

Wir empfehlen daher, den folgenden Absatz neu einzuführen:

Art. 2 Abs. 3: Energieträger wie Brennstoffe oder Treibstoffe gelten als nicht-fossil, wenn ihre Bereitstellung ohne die Verwendung von fossilen Energieträgern erfolgt. Der Beleg dafür kann insbesondere durch Herkunftsnachweise erbracht werden. Der Bundesrat legt die Qualitätsanforderungen fest.

Wir empfehlen diese Definition durchgehend zu verwenden und auf die Verwendung anderer Begrifflichkeiten in diesem Zusammenhang zu verzichten.

In den Artikeln 13, 34 und 35 im revidierten CO₂-Gesetz, den Artikeln 7, 35, 41 und 60 im Umweltschutzgesetz (USG) und im Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) werden die Begriffe «erneuerbare Treibstoffe/erneuerbare Brennstoffe/erneuerbare Energieträger/erneuerbare Flugtreibstoffe/erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe/erneuerbare Energien» verwendet. Im Sinne der Einheitlichkeit und der Technologieneutralität empfehlen wir, «erneuerbar» jeweils mit «nicht-fossil» zu ersetzen.

Gleichfalls fehlt eine Definition von WKK-Anlagen, welche wir folgendermassen vorschlagen:

Art. 2 Abs. 4: WKK-Anlagen sind Anlagen, die gleichzeitig Kraft und/oder Strom sowie Wärme bereitstellen.

Die bisherigen Artikel 2.3 – 2.7 werden dann zu 2.5 – 2.9.

Abweichend von Art. 2 lit. f Energieförderungsverordnung (SR 730.03) empfehlen wir eine Definition ohne Auflistung von Technologien vorzunehmen.

2.2 Reduktionsziele

Angesichts der sich zuspitzenden Klimakrise und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es nicht möglich sein wird, die CO₂-Neutralität durch Kompensationen zu erreichen, ist es für swisscleantech nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat einerseits an den aktuellen Zielen festhält und andererseits auf einen Emissionsreduktionen-Mix von 60% im Inland und 40% im Ausland (bezogen auf 1990) zurückfallen will. Das Potenzial für Emissionsreduktionen ist vorhanden und gerade die sich beschleunigende Entwicklung im Bereich der Elektromobilität zeigt, dass viel mehr möglich ist, wenn die Angebote auch tatsächlich vorhanden sind. Wir fordern den Bundesrat deshalb auf, die Ziele zu erhöhen und bei den Massnahmen sicherzustellen, dass durch einen klugen Mix von Lenkung und Förderung die Ziele auch erreicht werden können. swisscleantech setzt sich wie bereits 2018 für ein Gesamtziel von 60% mit einem Inland-Anteil von 75% ein. Es ist wichtig, auch ein Inlandziel im Gesetz festzuhalten. Daher empfehlen wir folgende Änderungen:

Art. 3 Abs. 1: Der Bund sorgt dafür, dass die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 wie folgt vermindert werden:

*a. im Jahr 2030: um mindestens ~~50~~ **60** Prozent;*

*b. im Durchschnitt der Jahre 2021–2030: um mindestens ~~35~~ **40** Prozent.*

und

*Art. 3 Abs. 1^{ter}: Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 erfolgt **zu mindestens Dreivierteln mit im Inland durchgeführten Massnahmen** ~~in erster Linie mit Massnahmen im Inland. Der Bundesrat regelt den Anteil.~~*

In Artikel 4 sollen sowohl die Senkenleistungen als auch die Abfall- und Finanzwirtschaft inkludiert werden:

*Art. 4 Abs. 2: Zur Reduktion sollen auch Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen beitragen, welche die Treibhausgasemissionen vermindern **oder die Senkenleistung erhöhen**, namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie-, **Abfall-**, Land-, Wald-, **Finanz-** und Holzwirtschaft, Strassenverkehr und Mineralölbesteuerung, sowie freiwillige Massnahmen.*

In Art. 7 Abs. 1 empfehlen wir eine technologieneutrale Formulierung:

Art. 7 Abs. 1: Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsvermindierungen und Erhöhungen der Senkenleistungen ~~insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung im Wald, in Böden und in Holzprodukten~~ erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.

Für Industrien mit quasi-unvermeidbaren Emissionen sind geologische Senken von zentraler Bedeutung. Entsprechend soll auch für die inländische geologische Sequestrierung eine Rechtsgrundlage geschaffen werden. Jedoch ist die Gesetzesstufe nicht der richtige Ort, um Detailfragen zu Produkten zu klären.

2.3 Mobilität

swisscleantech setzt sich für die Dekarbonisierung des Mobilitätssektors ein und unterstützt Massnahmen und Methoden, die in diese Richtung zielen und im Sinne einer klimatauglichen Wirtschaft umgesetzt werden. Wir erachten es als positiv, dass der Marktanteil der Steckerfahrzeuge (PEV) signifikant zunimmt und sich der Elektroautomarkt in einem exponentiellen Markthochlauf befindet. Der Anteil rein elektrischer Autos (BEV) hat im Jahr 2021 um 63.5% zugenommen (im Vorjahr +48.9%), die Plug-In Hybride (PHEV) um 51% (im Vorjahr +237.2%, Quelle: Swiss e-Mobility). Damit geht der Elektrifizierungstrend klar Richtung vollelektrische Fahrzeuge. Zudem lag 2021 der Marktanteil an Steckerfahrzeugen in der Schweiz über dem europäischen Durchschnitt.

Diese positive Entwicklung im Bereich Mobilität muss mit dem neuen CO₂-Gesetz weiter vorangetrieben werden und alle betroffenen Sektoren, d.h. MIV, ÖV, und Güterverkehr, mitnehmen.

Art. 10 Abs. 2^{bis}, Art. 10a Abs. 2, Art. 10b Abs. 2, Art. 11

Wir begrüssen die Berücksichtigung der Vorschriften der Europäischen Union hinsichtlich Flottengrenzwerte, (individuellen) Zielvorgaben und deren Erleichterungen. Es ist wichtig, dass die Schweiz stets der «Timeline» der EU folgt, sollte es zu Anpassungen der genannten Zielvorgaben und Vorschriften kommen.

Art. 10 Abs. 2^{bis}, 3 und 5

Es fehlen CO₂-Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge und Busse ab 2025, welche im Gesetz aufgenommen werden und sich an denen der EU orientieren sollten.

2a. Kapitel: Treibstoffe

1. Abschnitt: Treibstoffe für den Landverkehr, 2. Abschnitt: Flugtreibstoffe

Neu ist eine Beimischpflicht/Überführung von erneuerbaren Treibstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr (*Art. 13b*) und die Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen bei Flugpetrol (*Art. 13c*) vorgesehen. swisscleantech begrüsst die Einführung einer Beimischpflicht/Beimischquote für beide Sektoren. Diese Massnahmen können beim Aufbau des dringend benötigten Marktes für die heute noch teuren Energieträger helfen. Die Beimischquote für die Flugtreibstoffe sollte jedoch regelmässig gemäss deren Verfügbarkeit und gemäss den technischen Entwicklungen überprüft und ggf. nach oben angepasst werden, um hier das Ambitionsniveau anzuheben und auch innerhalb der EU-Richtlinien eine Vorreiterrolle einzunehmen. Dies sollte im Rahmen von *Art. 13d Abs. 2*, geschehen. Zudem ist es sinnvoll, dass Sanktionen im Flugverkehr in dem Bereich verbleiben. Daher schlägt swisscleantech folgenden Artikel noch vor:

Art. 13e Abs. 2: Die Einnahmen werden für Massnahmen zur Treibhausgasreduktion im Flugverkehr nach Artikel 103b Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt verwendet.

swisscleantech sieht jedoch die Beimischquote von nicht-fossilen synthetischen Flugtreibstoffen nicht als Ersatz für die ursprünglich geplante Flugticketabgabe, welche unserer Ansicht nach eine geeignete Lenkungswirkung erzielen und eine Annäherung an die Kostenwahrheit bedeuten würde.

Auch wenn der Flugverkehr nicht in den nationalen Emissionsstatistiken berücksichtigt wird, besteht grosser Handlungsbedarf: Das Fliegen ist für 27% des Klimaeffekts der Schweiz verantwortlich. Die im Gesetz vorgesehene Beimischpflicht von synthetischen Treibstoffen ist in diesem Sinne zu begrüßen, denn so wird die Emissionsintensität pro geflogenen Kilometer gesenkt. Ausreichend ist diese Massnahme jedoch aus mindestens zwei Gründen nicht: Wenn der Flugverkehr laut Prognose bis 2030 von 59.2 Millionen auf 78 Millionen Passagiere wächst, sind die Einsparungen bei der Emissionsintensität schnell wieder wettgemacht und die Emissionen insgesamt nicht vermindert. Hinzu kommen ernstzunehmende Bedenken zu den synthetischen Treibstoffen und ihren Auswirkungen auf Umwelt und Klima.

In Anbetracht der Abstimmungsergebnisse des letzten Sommers verzichten wir aktuell auf eine Forderung nach Lenkungsabgaben auf Flugtickets. Wir bitten den Bundesrat jedoch, die internationale Entwicklung eng zu beobachten und frühzeitig allfällige Verschärfungen – insbesondere die Einführung von Lenkungsabgaben – zügig nachzuvollziehen.

Ausserdem kann gerade im Kurzstreckenverkehr der Ausbau von klimatauglichen Alternativen helfen, die Emissionen zu reduzieren. Schliesslich sind 80 % aller Flüge Kurzstreckenflüge. Bei diesen ist wegen der energieintensiven Startphase und des relativ kurzen Zeitgewinns durch das Fliegen das Kosten-Nutzen-Verhältnis besonders gross.

3. Abschnitt: Kompensation bei Treibstoffen, Art. 26 Abs. 2 und 3^{bis}

Der durch den Bundesrat festgelegte Kompensationssatz für in den Verkehr überführte Treibstoffe kann neu zwischen 5 und 90% anstatt 5 und 40% angesetzt werden. Der zulässige Kompensations-Aufschlag auf Treibstoffe von maximal 5 Rappen pro Liter bleibt jedoch bestehen.

Durch diese Massnahme verschafft sich der Bund einen grösseren Spielraum hinsichtlich der Erreichung der Reduktionsziele je nach Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrs. Grundsätzlich erachtet swisscleantech die politische Diskussion um ein höheren Treibstoffaufschlag (Revision 2021: 12 Rp./l) mit Signalwirkung als wünschenswert, auch wenn eine Erhöhung auf 12 Rp./l höchstwahrscheinlich nur eine begrenzte Lenkungswirkung entfalten würde. Im Sinne der Mehrheitsfähigkeit des Gesetzesvorschlags beurteilt swisscleantech jedoch die Beibehaltung des maximalen Kompensations-Aufschlags im Zusammenspiel mit der obengenannten Beimischquote als akzeptabel. Gleichzeitig muss auch festgehalten

werden, dass die Obergrenze von 5 Rp./l dazu führen wird, dass es nicht möglich sein wird, den Kompensationsanteil deutlich zu erhöhen, und dass in der Tendenz eher ausländische Kompensationen in Frage kommen.

Daher setzen wir uns für einen Mindestanteil von Kompensationen im Inland ein. Damit wird ermöglicht, dass gute, innovative Klimaschutzprojekte im Inland entwickelt und umgesetzt werden. Wertschöpfung und Innovation werden damit in der Schweiz generiert. Zudem signalisiert die Schweiz damit, dass sie ihre Verantwortung wahrnimmt und auch hierzulande die Klimaschutzaktivitäten umsetzt.

Art. 26, Abs. 2: Der Bundesrat legt den Kompensationssatz nach Anhörung der Branche, nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 oder der Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrs zwischen 5 und 90 Prozent fest. Der Anteil der im Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen beträgt mindestens 20%. und bestimmt den Anteil der im Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen.

Es fällt zudem auf, dass im vorliegenden Gesetzesartikel keine Aussagen über die Herkunft der beigemischten Treibstoffe gemacht wird. Es ist davon auszugehen, dass diese Treibstoffe nicht nur aus schweizerischer Produktion stammen, sondern auch importiert werden. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass sowohl die nationalen Qualitätsstandards eingehalten als auch die importierten Treibstoffe in den Treibhausgasbuchhaltungen der beiden Länder sauber abgehandelt werden. Dies muss auch im Umweltschutzgesetz unter Art. 35d abgebildet werden.

Art. 28, Sanktion bei fehlender Kompensation

Damit auch Anreize geschaffen werden, tatsächlich in der Schweiz sinnvolle Klimaschutzprojekte zu unterstützen und sich nicht einfach über die Sanktionsleistung das Recht zum Emittieren zu erkaufen, muss zudem die Sanktionsleistung nach oben angepasst werden. Analog zur Anpassung der maximalen CO₂-Abgabe muss auch die Höhe der Sanktionsleistung bei Nichterfüllung um CHF 80 nach oben angepasst werden, d.h. CHF 240 betragen.

Art. 28 Abs. 1: Wer seine Kompensationspflicht nicht erfüllt, muss dem Bund pro nicht kompensierte Tonne CO₂ einen Betrag von ~~160~~240 Franken entrichten.

Art. 37, Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge

Wir erachten die Förderung der Ladeinfrastruktur als wesentlich, um die Elektrifizierung des Verkehrs voranzutreiben und die Reduktionsziele im Mobilitätssektor zu erreichen. Die Förderung sollte sich jedoch auf Mehrparteiengebäude, den Arbeitsplatz und geeignete Parkplätze, die durch die öffentliche Hand selbst bewirtschaftet werden, beschränken und zusätzlich auf Standorte von Sharing-Fahrzeugen ausgedehnt werden.

Bei öffentlichen Parkplätzen, die im Rahmen eines kommerziellen Angebotes erstellt wurden (bspw. Einkaufszentren), sollte auf eine Förderung verzichtet werden. Hier

sollte die Verantwortung aus marktwirtschaftlicher Sicht bei den Parkplatzbetreibern bzw. der Privatwirtschaft liegen.

Es muss im Rahmen der Vernehmlassungsevaluation überprüft und sichergestellt werden, dass die in Abs. 1 beschriebenen und eingeplanten Erlöse auch tatsächlich eingenommen werden und so dem Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Aufgrund des zu erwartenden Rückgangs der Sanktionserträge durch die Zunahme an Steckerfahrzeugen ist dies Stand heute fraglich.

Generell sieht swisscleantech jedoch eine Fördersumme von CHF 30 Mio. als zu gering an, um einen Anreiz für einen flächendeckende und ausreichende Ladeinfrastruktur für den MIV zu schaffen. Ausgehend von CHF 30 Mio. müssten die Fördergelder gezielt allokiert werden und im Vorfeld eine Schärfung der Vergabekriterien stattfinden. Um effizient eine ausreichende Infrastruktur für die E-Mobilität zur Verfügung zu stellen, fordert swisscleantech:

- eine Erhöhung der Fördergelder auf CHF 100 Mio. pro Jahr
- den Beginn der Förderung bereits ab 2023 (die Überprüfung einer «Fast-track» Variante in der Umsetzung)
- den Einbezug einer Ladeinfrastruktur für den Strassengüterverkehr. Hier stellen wir heute insgesamt eine Vernachlässigung der Thematik fest. Auch beim Strassengüterverkehr könnte eine unzureichende Ladeinfrastruktur zu einer Verlangsamung der Elektrifizierung führen.

Wir regen an, die Refinanzierung dieser Förderung über die Mineralölsteuer durchzuführen. Jedes Jahr fließen 45% des Mineralölsteuerertrags von CHF 2.5 Mia. in die allgemeine Bundeskasse. Diese Gelder decken im Wesentlichen die externen Kosten des Verkehrs. Dadurch kommt der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf eine Kostendeckung von über 90 % (Quelle: Bundesamt für Statistik). Gleichzeitig weist die Strassenrechnung nach, dass die Gesundheitskosten einer der wesentlichen Kosten des MIV darstellen. Die Ursache dieser Gesundheitskosten liegt nicht nur bei den Unfallkosten, sondern auch bei der Luftverschmutzung, bei der die Abgase von Verbrennungsmotoren eine grosse Rolle spielen. Laut Bundesamt für Umwelt sterben pro Jahr rund 2000 Personen aufgrund der Luftverschmutzung vorzeitig. Eine schnelle Elektrifizierung des Verkehrs reduziert die Gesundheitskosten. Daher ist es naheliegend, den Ausbau der Ladeinfrastruktur über die Mineralölsteuer und insbesondere deren Anteil, welcher in die Bundeskasse fließt, zu finanzieren.

Wiederum weisen wir darauf hin, dass sich für die Förderung von Ladestationen Bürgschaftsmodelle zumindest für einen Teil der Investitionen sehr gut eignen würden. Die Energiebussysteme, welche beispielsweise in Tiefgaragen eingebaut werden sollen, haben eine ähnliche Charakteristika wie eine Dämmung: Die Installation ist relativ teuer, kann jedoch anschliessend über 30 Jahre oder länger und ohne grosse Modifikationen betrieben werden. Bei solchen Investitionen sind Bürgschaften das Mittel der Wahl.

Wir schlagen daher folgende Änderung vor:

Art. 37 Abs. 1: Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 aus den Jahren 2024–2030 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben, an Stationen für Sharing-Fahrzeuge, an von öffentlicher Hand betriebenen Parkplätzen auf öffentlichen Parkplätzen, und an geeigneten Orten für den Strassengüterverkehr.

swisscleantech erachtet die Netzdienlichkeit der zu finanzierenden Ladeinfrastruktur als wichtig. Elektromobilität ist heute in grösseren Dimensionen einsetzbar, Technologie und Infrastruktur sind vorhanden. Entscheidend ist jedoch ein funktionierendes Lademanagement, welches bei der Stabilisierung der Stromnetze hilft. Um netzdienliches Laden zu gewährleisten, braucht es Laststeuerungen, tarifliche Anreize und vorbereitete Notprozesse. Entsprechende Bedingungen sind in der Verordnung festzulegen.

Art. 37a, Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene

Wir erachten es als sinnvoll, dass neben dem grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene auch derjenige auf der Strasse via Nachtbusse gefördert wird. Hier gibt es Angebote, welche nicht bereits durch Zugstrecken abgedeckt sind, aber trotzdem echte emissionsärmere Alternativen zu Kurzstreckenflügen darstellen.

Art. 37a Abs 1: Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, kann der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, sowie Alternativen mit Nachtbussen fördern. Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen.

Der Titel von Artikel 37a wäre dementsprechend abzuändern.

In Art. 41a Abs. 1 empfehlen wir, eine technologieneutrale Formulierung zu wählen, um die höchstmögliche Wirkung der CO₂-Minderung zu erzielen. Denn alle Fahrzeuge mit CO₂-freiem, elektrischen Antrieb sollten technologieneutral und gleichermassen gefördert werden. Als Beispiel gelten Fahrzeuge, die mit e-Methanol-Energie betrieben werden. Mit dem Einsatz von e-Methanol könnte alternativ und schnell auf elektrische Schwerlastfahrzeuge (eMEOH-Brennstoffzellen – z.B. <https://www.blue.world/products/>) umgeschwenkt werden, da für e-Methanol keine zusätzlichen neuen Infrastrukturen wie z.B. H₂-Tankstellen aufgebaut werden müssen. Wir erkennen jedoch den Vorteil des grundsätzlich elektrischen Antriebs an und empfehlen daher die folgende Formulierung:

Art 41a. Abs. 1: Der Bund kann im strassengebundenen öffentlichen Verkehr und im öffentlichen Schiffsverkehr für Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle nicht-fossilen Energieträgern und ausschliesslich

elektrisch angetrieben werden, Beiträge an die Deckung der Mehrkosten leisten, die verglichen mit herkömmlichen Antriebstechnologien entstehen.

2.3.1 Mobilität: andere Gesetze

Mineralölsteuergesetz, Art. 18 Abs. 1^{bis}: Aufhebung der Rückerstattung der Steuer für Treibstoffe, an die vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen

Grundsätzlich ist die Rückerstattung der Steuer für Treibstoffe an konzessionierte Transportunternehmungen eine klimapolitisch unerwünschte Subvention, welche aus Sicht von swisscleantech nicht weitergeführt werden sollte. Vertreter des öffentlichen Verkehrs bemängeln jedoch ein Ungleichgewicht zwischen wegfallender Mineralölsteuerbefreiung und Förderung der Mehrkosten für alternative Busse/Schiffe durch den Bundeshaushalt. Wir regen an, dass die Aufhebung der Rückerstattung gestaffelt (oder zumindest in enger Absprache mit dem öV) erfolgt, um den öV-Betrieben Planungssicherheit zu gewähren und so die nötigen Investitionsvolumen für die Elektrifizierung stemmbar zu machen. Andernfalls könnte dies zu einer Verteuerung der Billette führen, was den Anteil des öV am Modalsplit reduzieren könnte. Alternativ wäre es möglich, die Beträge, welche durch die Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer in die Bundeskasse fliessen, vollumfänglich in die Förderung zur Elektrifizierung des öV fliessen zu lassen, und so den zugesprochenen Förderbeitrag von max. CHF 15. Mio. weiter zu ergänzen. Zusätzliche finanzielle Anreize (Bürgschaften) sind zu prüfen, um die Dekarbonisierung des öV zu beschleunigen.

Bundesgesetz über die LSVa, Art. 4 Abs 1^{bis}

Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle und ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, sind neu nicht mehr unbefristet, sondern nur noch bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit. swisscleantech betrachtet die Aufhebung der Befristung unter der Perspektive einer Neuentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung als sinnvoll. Um Mobilität verursachergerecht zu bepreisen, muss eine LSVa oder LSVa-ähnliche Abgabe auch für alternative Antriebe gelten und ein «ökologischer Ausgleich» über eine gesamtheitliche Betrachtung der externen Kosten, inklusive einer Flächeneffizienzbetrachtung der verwendeten Schwerlastfahrzeuge, geschaffen werden.

In Anlehnung an unsere Argumentation in *Art 41a. Abs. 1* schlagen wir jedoch eine technologieneutrale Formulierung vor:

Art. 4 Abs. 1^{bis}: Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff nicht-fossilen Energieträgern und ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 ganz oder teilweise von der Abgabe befreit.

Es ist jedoch zu bemerken, dass die LSVa-Befreiung für die Betreiber einen finanziellen Treiber für die Dekarbonisierung ihrer Fahrzeugflotten darstellt. Unter Berücksichtigung der Abschreibungszeit für E-Lkws ist ein Zieldatum von 2030 aus

heutiger Sicht zwar passend. Allerdings sind im Strassengüterverkehr die Investitionen in die Infrastruktur (z.B. Schnellladestation vor Ort) die weitaus schwerwiegenderen Kosten. Es ist zu erwarten, dass bei einem abrupten Wegfall der Abgabebefreiung die Elektrifizierung des Güterverkehrs gebremst wird, wenn nicht gleichzeitig die Ladeinfrastruktur gefördert wird. Im Sinne einer Beschleunigung der Elektrifizierung bitten wir im Austausch mit der Branche die Prüfung einer gestaffelten Abschaffung der Abgabebefreiung.

2.4 Gebäude

Mit rund einem Viertel der CO₂-Emissionen sind die Gebäude nach wie vor einer der Hauptverursacher von Treibhausgasen. Gebäude stossen vor allem im Winter Treibhausgase aus und ihr Energieverbrauch hat einen direkten Einfluss auf die Energie-Versorgungssicherheit der Schweiz. Daher muss der Dekarbonisierung des Gebäudebestandes grosse Bedeutung beigemessen werden. Im Wärmebereich liegt der fossile Anteil noch immer bei beinahe 80%. Die Auslandabhängigkeit ist hier demnach wesentlich grösser als im Strombereich. Aufgrund der Überlegungen, die im Rahmen der Stromversorgungspolitik gemacht wurden, und auch aus aktueller Erfahrung aus dem Ukraine-Konflikt, muss nicht nur aufgrund des Klimaschutzes, sondern auch aufgrund der Versorgungslage gleichzeitig auf zwei wichtige Stossrichtungen gesetzt werden:

1. Energieeffizienz der Gebäude: Dabei gilt es nicht nur, auf einen besseren Wärmeschutz der Gebäude zu achten, sondern auch eine Verbesserung der Regelungstechnik voranzutreiben.
2. Eine gute Versorgung der Gebäude mit CO₂-neutralen oder CO₂-armen Energien.

Da Gebäude typischerweise in Erneuerungszyklen von 25+ Jahren optimiert werden, ist diesem Bereich absolute Priorität zuzuordnen. In Anbetracht der Tatsache, dass wichtige Stakeholder, die die Gebäudeeigentümer*innen vertreten, sich sehr kritisch gegenüber dem abgelehnten CO₂-Gesetz geäussert haben und einen wesentlichen Teil der Nein-Kampagne bestritten, müssen die Hauseigentümer*innen für den Klimaschutz ins Boot geholt werden.

Wir befürworten daher die Weiterführung des Gebäudeprogrammes, empfehlen jedoch parallel dazu auf weitere Massnahmen zu setzen, die es den Hauseigentümer*innen erlauben, Gebäudemodernisierungen einfacher zu finanzieren und ihre Gebäude einfacher mit erneuerbaren Wärmeträgern zu versorgen. Wir regen daher an, dass der Bund zur Förderung der Dekarbonisierung der Gebäude zwei Arten von Darlehen schafft, die durch Bürgschaften des Staates abzusichern sind.

Einerseits regen wir die Schaffung von Energiedarlehen an. Diese sollen durch Eventualverpflichtungen des Bundes abgesichert werden, sodass sie den Hauseigentümer*innen zu günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt werden. Die Darlehen sollten eine Laufzeit über die Lebensdauer der Energiesparmassnahme haben. Durch die zinsgünstigen Darlehen sinken die jährlichen Kosten einer

Sanierung deutlich und nähern sich den Energiekosteneinsparungen an. Für die Details der Umsetzung verweisen wir auf die durch die Hochschule Luzern erarbeiteten Grundlagen.

Andererseits regen wir die Schaffung von Dekarbonisierungsdarlehen an, die es ermöglichen, den Bau von Fernwärme- und Fernkältenetzen zur Verteilung von (weitgehend) erneuerbaren Energieträgern voranzutreiben. Gerade in den Ballungsräumen mit teils auch kulturell wichtigen Gebäuden stossen Effizienzmassnahmen auf bautechnische Grenzen. Der flächendeckende Einsatz von Wärmepumpen ist aus technischen Gründen und wegen der Stromversorgungssicherheit nicht angebracht, wenn nicht gleichzeitig beispielsweise Umweltwärme aus Grundwasser oder Oberflächengewässern zur Verfügung steht. Diese Wärmequellen können meist, genau wie klassische Fernwärme, nur mittels Leitungsnetze zu den Liegenschaften gebracht werden. Deshalb sind Wärme- und Kältenetze wichtige Eckpfeiler für die Dekarbonisierung des Gebäudebestandes. Im Rahmen einer Finanzierungsstudie untersuchte der Verband Fernwärme Schweiz die Finanzierung solcher Netze. Die Studie lässt den Schluss zu, dass neuere Fernwärmenetze zwar meist zu einem bedeutenden Teil eigenfinanziert sind, die Projekte jedoch schneller vorangetrieben werden könnten, wenn zusätzliche zinsgünstige Darlehen zur Verfügung stehen würden. Vor allem bei privaten Initianten könnten diese Darlehen eine wichtige Rolle bei der Finanzierung – und damit auch bei der Projektauslösung – spielen. Im Gegensatz zu den Energiedarlehen muss nicht der ganze Kredit abgesichert werden, sondern nur der Fremdkapitalanteil, der nur bei einem Drittel der befragten Unternehmen bei über 60% lag. Dabei betragen bei 85% dieser Unternehmen die Laufzeiten der Darlehen 10 Jahre oder weniger.

Energiedarlehen und Dekarbonisierungsdarlehen sollen in Zusammenarbeit mit der Finanzwirtschaft angeboten und durch den Bund verbürgt werden. Die Administration solcher Darlehen muss über geeignete privatrechtliche Strukturen erfolgen. Dabei soll der Bund sich an den bestens etablierten Förderermechanismen in der Wohnbauförderung orientieren.

Wir schlagen deshalb vor, dass der Bund ein entsprechendes Gesetz ausarbeiten lässt und im vorliegenden CO₂-Gesetz nur die Möglichkeit festhält, dass er Bürgschaften für Klimaschutzmassnahmen übernehmen kann. Alternativ sehen wir vor, eine entsprechende Revision des Energiegesetzes voranzutreiben und die gesetzlichen Grundlagen darin aufzunehmen, da die Kerninhalte der Forderungen sehr nahe an der Energieversorgung sind.

Da wir nicht ausschliessen, dass dieser Mechanismus generell für die Schaffung von neuen Infrastrukturen zum Schutze des Klimas sinnvoll sein könnte, schlagen wir eine sehr einfache Modifikation des CO₂-Gesetzes vor, die bei Bedarf erweitert werden kann.

Wir beantragen, dass der Artikel 4 des CO₂-Gesetzes um einen Absatz 5 ergänzt wird:

Art. 4 Abs. 5: Zum Zweck des Klimaschutzes kann der Bund Kredite verbürgen, mit denen Klimaschutzmassnahmen umgesetzt werden. Die Details regelt der Bundesrat in einem separaten Gesetz.

Der vorgesehene Artikel 4.5 wird dadurch zu Artikel 4.6

Erste Untersuchungen zeigen, dass das Risiko solcher Darlehen sehr klein ist. Trotzdem wird es notwendig sein, für die Bedienung dieser Bürgschaften Rückstellungen zu tätigen. Diese Beträge sollen über das CO₂-Gesetz im Rahmen der Zweckbindung der CO₂-Abgabe zurückgestellt werden.

Deshalb wird das Gesetz um einen neuen Art. 34 b ergänzt.

Art. 34b, Rückstellungen für Bürgschaften:

Vom Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden jährlich Rückstellungen zur Bedienung der nach Art. 4.5 eingerichteten Bürgschaften für Klimaschutzmassnahmen getätigt. Die Details regelt ein separates Gesetz.

Zur Stärkung des Subsidiaritätsprinzips könnte in einem solchen separaten Gesetz auch die Kostenbeteiligung durch die Kantone festgehalten werden. Ein solches Konzept würde sich nahtlos in das Angebot des Gebäudeprogrammes einfügen.

Zusätzlich zu diesen eher grundsätzlichen Betrachtungen regen wir folgende Ergänzung an:

Art. 34 Abs. 2a: In Ergänzung der Voraussetzungen von Artikel 52 EnG werden Globalbeiträge nur Kantonen ausgerichtet, die über Programme zur Förderung energetischer Gebäudehüllen- und Gebäudetechnikanierungen sowie zum Ersatz bestehender elektrischer Widerstandsheizungen oder Ölheizungen und zur Durchführung von Betriebsoptimierungen verfügen und dabei eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten.

Wir sind überzeugt, dass im Bereich der Betriebsoptimierung nach wie vor grosses Potenzial für Energieeinsparungen besteht, insbesondere beim Strom. Unter einer gesamtheitlichen Betrachtung ist es sinnvoll die Betriebsoptimierung weiter zu fördern. Gleichzeitig regen wir an, dass die Diskussionen über eine verpflichtende Vorschrift für Betriebsoptimierungen bzw. ein Energiemonitoring bei grossen Anlagen und Gebäuden im Energiegesetz wieder aufgenommen werden.

2.5 Industrie und Wirtschaft

Verbindliche Zielvereinbarungen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen stellen ein funktionierendes System dar, welches beibehalten werden soll. Wir begrüssen die Ausweitung des Programms mit den Verminderungsverpflichtungen auf alle Unternehmen, wie in Art. 31 festgelegt.

Jedoch bedarf das Gesetz einer Schärfung der Formulierungen. Eine Aussage wie: „Der Betreiber legt gegenüber dem Bund glaubhaft dar, wie er bis spätestens Ende

2040 keine Treibhausgasemissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Brennstoffe mehr verursacht", Art. 31, Abs. 1c ist schwierig umzusetzen. Begriffe wie «glaubhaft» sind dehnbar.

Insgesamt regen wir an, das System der Zielvereinbarungen aufgrund der eingangs dargestellten Dringlichkeit bezüglich des Ziels zu verschärfen. Es ist sicherzustellen, dass die Wirtschaft ebenfalls ambitioniert im Rahmen ihrer Möglichkeiten agiert.

2.6 Finanzmarkt

Generell begrüssen wir, dass das Gesetz erste, wenn auch zaghafte Schritte in die Richtung von mehr Transparenz bezüglich der Finanzflüsse macht. Wir sind jedoch überzeugt, dass diesbezüglich weitere Schritte notwendig sein werden. Schliesslich hat der Schweizer Finanzmarkt nicht nur hierzulande, sondern weltweit eine grosse Wirkung.

In der Zwischenzeit empfehlen wir die folgende Änderung bei der Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken:

Art. 40d Abs. 3: Die FINMA und die SNB veröffentlichen regelmässig jährlich je einen Bericht über die Ergebnisse und über getroffene und geplante Massnahmen.

2.7 CO₂-Abgabe und Rückverteilung, andere Mittelverwendungen

Wie bereits oben festgehalten, ist der Gebäudebereich sowohl betreffend Höhe der Emissionen als auch Trägheit des Gesamtsystems für den Klimaschutz in der Schweiz essenziell. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, warum die Erhöhung der CO₂-Abgabe aus dem Gesetz herausgestrichen wurde, obwohl der Widerstand gegen die CO₂-Abgabe in der Abstimmungskampagne nur eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Wir empfehlen deshalb, die Höhe der CO₂-Abgabe bei dem im Sommer 2021 vorgesehenen Wert zu belassen, empfehlen jedoch, die Zweckbindung nicht weiter zu erhöhen. Stattdessen muss schnellstmöglich den Stimmbürgern die Funktionsweise der Lenkungsabgaben besser erklärt werden. Es ist nicht weiter erstaunlich, dass eine Lenkungsabgaben als weitere Steuer verstanden wird, wenn laut einer Studie der Uni St. Gallen nur ein Drittel der Ja-Stimmenden und sogar nur 23 % der Nein-Stimmenden wussten, dass sie bereits heute eine jährliche Rückzahlung über die Krankenkasse erhalten.¹

Wir empfehlen deshalb folgende Änderungen:

Art. 29 Abs. 2: Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ 36 Franken. Der Bundesrat kann ihn bis auf höchstens 120 210 Franken erhöhen, falls die gemäss Artikel 3 für die Brennstoffe festgelegten Zwischenziele nicht erreicht werden.

¹ <https://www.unisg.ch/de/wissen/newsroom/aktuell/rssnews/forschung-lehre/2021/august/umfrage-co2-gesetz-klimaschutz-27august2021>

und

Art. 33a Abs. 1: Vom Ertrag aus der CO₂-Abgabe werden zur Verminderung der CO₂-Emissionen nach den Artikeln 34–35 ein Drittel zweckgebunden:

a. bis 2030: weniger als die Hälfte;

b. ab 2031: ein Drittel.

In Art 35. Abs. 5 empfehlen wir eine allgemeinere Formulierung:

Art 35. Abs. 5: Mit den Mitteln aus dem Technologiefonds sichert der Bund zudem Risiken von Investitionen in den Neu- und Ausbau thermischer Netze und der dazugehörenden Wärmeerzeugungsanlage, die mit erneuerbaren Energien und Abwärme gespeist werden, die Produktion von erneuerbaren Wärmeträgern und deren rohrbasiertem Transport ab.

Um die Funktionsweise von Lenkungsabgaben besser zu kommunizieren, empfehlen wir folgende Änderung:

Art. 36 Abs. 2: Der Anteil der Bevölkerung wird gleichmässig an alle natürlichen Personen verteilt. Der Bundesrat regelt Art und Verfahren der Verteilung und stellt sicher, dass die Empfänger die Rückverteilung wahrnehmen und den Grund für die Überweisung oder Anrechnung einwandfrei einordnen können. Er kann die Kantone, öffentlich-rechtliche Körperschaften oder Private gegen angemessene Entschädigung mit der Verteilung beauftragen.

Des Weiteren sollte die Rückverteilung der CO₂-Abgaben gerecht erfolgen. Demnach soll nur von einer Rückverteilung profitieren, wer auch CO₂-Abgaben leistet. Art. 36 Abs.4 sollte daher wie folgt angepasst werden.

Art. 36 Abs. 4: Keinen Anteil am Ertrag der CO₂-Abgabe erhalten

a. Betreiber von Anlagen, die sich am Emissionshandelssystem beteiligen und so von der CO₂-Abgabe befreit werden;

b. Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31

3 Weitere Anliegen

Diese Teilrevision will primär über finanzielle Anreize arbeiten und schafft neue Fördertatbestände. Oftmals wird auch im Begleitbericht aufgezeigt, woher welche Mittel stammen. Unklar bleibt jedoch, weshalb die zahlreichen weiteren Einkommen durch Sanktionsgelder und die Auktion von Emissionsrechten an Grossemittenten (ohne Luftfahrt) nicht ebenfalls zweckgebunden werden für die geplanten Ausgaben. Da diese Gelder schwer budgetierbar sind, helfen Sie dem Finanzdepartement nicht in der Jahresplanung. Eine Verwendung im Zweckbindungstopf, welcher auch zu einem gewissen Grad vorhandene Mittel ins nächste Jahr übertragen kann, scheint hier sehr angemessen. Gerade die Sanktionsgelder fallen dann an, wenn Klimaziele nicht eingehalten werden und somit die Erträge am besten in alternative

Klimaschutzprojekte investiert werden können. Wir bitten den Bundesrat einen solchen Artikel hier vorzusehen.

Nach wie vor ist der Import von Biogas aus dem Ausland und die Anrechnung an das schweizerische Treibhausgasinventar nicht sauber geregelt. Dieses Thema wird durch das Aufkommen von synthetischen Gasen und Treibstoffen eine grössere Bedeutung erhalten. Wir empfehlen, dass im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes die Behandlung von CO₂-Emissionen, welche durch die Verwendung von nicht-fossilen Brenn- und Treibstoffen entstehen, sauber geregelt wird. Wir sind uns im Klaren, dass dies nur in Zusammenhang mit staatsrechtlichen Verträgen geschehen kann, drängen aber auf eine adäquate Lösung dieses Problems, wobei sicherzustellen ist, dass Doppelzählungen ausgeschlossen sind.

Wir danken Ihnen für eine gebührende Berücksichtigung der Anliegen im Sinne eines starken CO₂-Gesetzes.



Dr. Christian Zeyer
Geschäftsführer swisscleantech



Dr. Berko Sierau
Mobilität & Klima

Inhalt	Artikel	Vorlage BR	Antrag swisscleantech	Kommentar
Begriffe	Art. 2 Abs. 3	-	Energieträger wie Brennstoffe oder Treibstoffe gelten als nicht-fossil, wenn ihre Bereitstellung ohne die Verwendung von fossilen Energieträgern erfolgt. Der Beleg dafür kann insbesondere durch Herkunftsnachweise erbracht werden. Der Bundesrat legt die Qualitätsanforderungen fest.	Absätze 3-7 werden dadurch zu Absätzen 5-9
	Art. 2 Abs. 4	-	WKK-Anlagen sind Anlagen, die gleichzeitig Kraft und/oder Strom sowie Wärme bereitstellen.	
Reduktionsziele	Art. 3 Abs. 1	Der Bund sorgt dafür, dass die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 wie folgt vermindert werden: a. im Jahr 2030: um mindestens 50 Prozent; b. im Durchschnitt der Jahre 2021–2030: um mindestens 35 Prozent	Der Bund sorgt dafür, dass die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 wie folgt vermindert werden: a. im Jahr 2030: um mindestens 50 60 Prozent; b. im Durchschnitt der Jahre 2021–2030: um mindestens 35 40 Prozent	
	Art. 3 Abs. 1 ^{er}	Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 erfolgt in erster Linie mit Massnahmen im Inland. Der Bundesrat regelt den Anteil.	Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 erfolgt zu mindestens Dreivierteln mit im Inland durchgeführten Massnahmen. in erster Linie mit Massnahmen im Inland. Der Bundesrat regelt den Anteil.	

Mittel	Art. 4 Abs. 2	Zur Reduktion sollen auch Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen beitragen, welche die Treibhausgasemissionen vermindern, namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie, Land-, Wald- und Holzwirtschaft, Strassenverkehr und Mineralölbesteuerung, sowie freiwillige Massnahmen.	Zur Reduktion sollen auch Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen beitragen, welche die Treibhausgasemissionen vermindern oder die Senkenleistung erhöhen , namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie-, Abfall- , Land-, Wald-, Finanz- und Holzwirtschaft, Strassenverkehr und Mineralölbesteuerung, sowie freiwillige Massnahmen.	
	Art. 4 Abs. 5	-	Zum Zweck des Klimaschutzes kann der Bund Kredite verbürgen, mit denen Klimaschutzmassnahmen umgesetzt werden. Die Details regelt der Bundesrat in einem separaten Gesetz.	Der vorgesehene Art. 4.5 wird dadurch zu Art. 4.6
Nationale Bescheinigungen	Art. 7 Abs. 1	Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsvermindierungen und Erhöhungen der Senkenleistungen insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung im Wald, in Böden und in Holzprodukten erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.	Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsvermindierungen und Erhöhungen der Senkenleistungen insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung im Wald, in Böden und in Holzprodukten erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.	
Sanktion bei Nichterfüllung der Beimischquote (Flugtreibstoffe)	Art. 13e Abs. 2	-	Die Einnahmen werden für Massnahmen zur Treibhausgasreduktion im Flugverkehr nach Artikel 103b Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt verwendet.	
Grundsatz (Kompensation bei Treibstoffen)	Art. 26 Abs. 2	Der Bundesrat legt den Kompensationssatz, nach Anhörung der Branche, nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 <i>oder der Entwicklung der</i> CO ₂ -Emissionen des Verkehrs zwischen 5 und 90 Prozent fest und bestimmt den Anteil der im	Der Bundesrat legt den Kompensationssatz nach Anhörung der Branche, nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 <i>oder der Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrs</i> zwischen 5 und 90 Prozent fest. Der Anteil der im Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen beträgt mindestens 20%. und	

		Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen.	bestimmt den Anteil der im Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen.	
	Art. 28 Abs. 1	Wer seine Kompensationspflicht nicht erfüllt, muss dem Bund pro nicht kompensierte Tonne CO ₂ einen Betrag von 160 Franken entrichten.	Wer seine Kompensationspflicht nicht erfüllt, muss dem Bund pro nicht kompensierte Tonne CO ₂ einen Betrag von 160 240 Franken entrichten.	
CO ₂ -Abgabe bei Brennstoffen	Art. 29 Abs. 2	Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO ₂ 36 Franken. Der Bundesrat kann ihn bis auf höchstens 120 Franken erhöhen, falls die gemäss Artikel 3 für die Brennstoffe festgelegten Zwischenziele nicht erreicht werden.	Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO ₂ 36 Franken. Der Bundesrat kann ihn bis auf höchstens 120 210 Franken erhöhen, falls die gemäss Artikel 3 für die Brennstoffe festgelegten Zwischenziele nicht erreicht werden.	
Zweckbindung der CO ₂ -Abgabe	Art. 33a Abs. 1	Vom Ertrag aus der CO ₂ -Abgabe werden zur Verminderung der CO ₂ -Emissionen nach den Artikeln 34–35 zweckgebunden: a. bis 2030: weniger als die Hälfte; b. ab 2031: ein Drittel.	Vom Ertrag aus der CO ₂ -Abgabe werden zur Verminderung der CO ₂ -Emissionen nach den Artikeln 34–35 ein Drittel zweckgebunden: a. bis 2030: weniger als die Hälfte; a. ein Drittel.	
	Art. 34 Abs. 2a	In Ergänzung der Voraussetzungen von Artikel 52 EnG werden Globalbeiträge nur Kantonen ausgerichtet, die über Programme zur Förderung energetischer Gebäudehüllen- und Gebäudetechnisanierungen sowie zum Ersatz bestehender elektrischer Widerstandsheizungen oder Ölheizungen verfügen und dabei eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten.	In Ergänzung der Voraussetzungen von Artikel 52 EnG werden Globalbeiträge nur Kantonen ausgerichtet, die über Programme zur Förderung energetischer Gebäudehüllen- und Gebäudetechnisanierungen sowie zum Ersatz bestehender elektrischer Widerstandsheizungen oder Ölheizungen und zur Durchführung von Betriebsoptimierungen verfügen und dabei eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten.	

Rückstellungen für Bürgschaften	Art. 34b	-	Vom Ertrag nach Artikel 33a Absatz 1 werden jährlich Rückstellungen zur Bedienung der nach Art. 4.5 eingerichteten Bürgschaften für Klimaschutzmassnahmen getätigt. Die Details regelt ein separates Gesetz.	
Förderung von Technologien zur Verminderung der Treibhausgase	Art. 35 Abs. 5	Mit den Mitteln aus dem Technologiefonds sichert der Bund zudem Risiken von Investitionen in den Neu- und Ausbau thermischer Netze und der dazugehörigen Wärmeerzeugungsanlage, die mit erneuerbaren Energien und Abwärme gespeist werden, ab.	Mit den Mitteln aus dem Technologiefonds sichert der Bund zudem Risiken von Investitionen in den Neu- und Ausbau thermischer Netze und der dazugehörigen Wärmeerzeugungsanlage, die mit erneuerbaren Energien und Abwärme gespeist werden die Produktion von. erneuerbaren Wärmeträgern und deren rohbasierendem Transport ab.	
Verteilung an Bevölkerung und Wirtschaft	Art. 36 Abs. 2	Der Anteil der Bevölkerung wird gleichmässig an alle natürlichen Personen verteilt. Der Bundesrat regelt Art und Verfahren der Verteilung. Er kann die Kantone, öffentlich-rechtliche Körperschaften oder Private gegen angemessene Entschädigung mit der Verteilung beauftragen.	Der Anteil der Bevölkerung wird gleichmässig an alle natürlichen Personen verteilt. Der Bundesrat regelt Art und Verfahren der Verteilung und stellt sicher, dass die Empfänger die Rückverteilung wahrnehmen und den Grund für die Überweisung oder Anrechnung einwandfrei einordnen können. Er kann die Kantone, öffentlich-rechtliche Körperschaften oder Private gegen angemessene Entschädigung mit der Verteilung beauftragen.	
	Art. 36 Abs. 4	Keinen Anteil am Ertrag der CO ₂ -Abgabe erhalten Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31.	Keinen Anteil am Ertrag der CO ₂ -Abgabe erhalten a. Betreiber von Anlagen, die sich am Emissionssystem beteiligen und so von der CO₂-Abgabe befreit werden; b. Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31	

Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge	Art. 37 Abs. 1	Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 aus den Jahren 2024–2030 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben und auf öffentlichen Parkplätzen.	Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 aus den Jahren 2024–2030 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben, an Stationen für Sharing-Fahrzeuge, an von öffentlicher Hand betriebenen Parkplätzen auf öffentlichen Parkplätzen, und an geeigneten Orten für den Strassengüterverkehr.	
Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene	Art. 37a Abs. 1	Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, kann der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, fördern. Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen.	Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, kann der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, sowie Alternativen mit Nachtbussen fördern. Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen.	
Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken	Art. 40d Abs. 3	Die FINMA und die SNB veröffentlichen regelmässig je einen Bericht über die Ergebnisse.	Die FINMA und die SNB veröffentlichen regelmässig jährlich je einen Bericht über die Ergebnisse und über getroffene und geplante Massnahmen.	
Förderung von CO ₂ -neutralen Antriebstechnologien	Art. 41a Abs. 1	Der Bund kann im strassengebundenen öffentlichen Verkehr und im öffentlichen Schiffsverkehr für Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, Beiträge an die Deckung der Mehrkosten leisten, die verglichen mit herkömmlichen Antriebstechnologien entstehen.	Der Bund kann im strassengebundenen öffentlichen Verkehr und im öffentlichen Schiffsverkehr für Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle nicht-fossilen Energieträgern und ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, Beiträge an die Deckung der Mehrkosten leisten, die verglichen mit herkömmlichen Antriebstechnologien entstehen.	

<p>Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe</p>	<p>Art. 4 Abs. 1^{bis}</p>	<p>Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit.</p>	<p>Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff nicht-fossilen Energieträgern und ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 ganz oder teilweise von der Abgabe befreit.</p>	
--	------------------------------------	---	--	--