

Totalrevision CO₂-Gesetz

Position von swisscleantech zur Revision des CO₂-Gesetzes

Eine innovative und weitblickende Klimastrategie hilft der Schweizer Wirtschaft, zukunftsfähig zu werden. Daher ist eine weitblickende Revision des CO₂-Gesetzes essentiell. Sie ermöglicht der Schweiz eine effektive und wirtschaftsfreundliche Klimapolitik bis 2030.

Über 190 Staaten, einschliesslich der Schweiz, haben mit dem Pariser Klimaabkommenⁱ den Rahmen für die globale Klimapolitik ab 2020 festgelegt: Das Abkommen will die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C – wenn möglich 1.5 °C – begrenzen. Dazu müssen laut Weltklimarat die Treibhausgasemissionen bis 2030 halbiert und bis 2050 auf netto-null sinken, d.h. die Bilanz der Treibhausgase muss ausgeglichen werden.ⁱⁱ

Die zentralen Forderungen von swisscleantech zur Revision des CO₂-Gesetzes sind:

1. Inlandreduktionsziel für 2030 auf mindestens 45% und das Gesamtziel auf 60% erhöhen
2. CO₂-Abgabe auf Brennstoffe gemäss Bundesratsvorschlag weiterführen
3. Zielvereinbarungen für Unternehmen effizient und fair ausgestalten
4. Emissionsreduktionen im Gebäudesektor sicherstellen
5. Emissionspotenziale im Verkehrssektor sicherstellen
6. Lenkungsabgabe auf Flugtickets einführen
7. Technologiefonds sichern
8. Klimabildung und Kommunikation stärken

1. Inlandreduktionsziel für 2030 auf mindestens 45% erhöhen

Der Bundesrat schlägt ein 2030 Reduktionsziel von 50% gegenüber dem Stand von 1990 vor.ⁱⁱⁱ Dazu soll das gegenwärtige Reduktionsziel im Inland von minus 20% in 2020 auf minus 30% in 2030 erhöht werden. Die restlichen Reduktionen sollen durch den Kauf von ausländischen Emissionsgutschriften gedeckt werden. Für die Zeit von 2021 bis 2030 bedeutet dies, dass ein Drittel der benötigten Reduktionen im Inland erreicht und zwei Drittel im Ausland gekauft werden sollen.

Eine Aufteilung des Schweizer Gesamtreduktionsziels in In- und Auslandanteil ist grundsätzlich sinnvoll: Klimaschutz im Inland stärkt die Wirtschaft, fördert Innovation und schafft Arbeitsplätze, eröffnet Chancen für den Export und verhindert den Mittelabfluss. Auslandmassnahmen können Schweizer Technologien miteinbeziehen und Entwicklungsländer beim Umbau ihrer Infrastruktur unterstützen.

Doch Klimaschutz im Inland muss Vorrang haben, denn um die Schweizer Infrastruktur und die Wirtschaft für die Zukunft zu rüsten, braucht es in erster Linie Investitionen im Inland. Die nötigen

Veränderungen zur Dekarbonisierung brauchen Zeit und Geld. Je länger diese hinausgezögert werden, desto teurer werden sie sein. Es ist ökonomisch gesehen nicht sinnvoll, zwei Drittel der Reduktionen im Ausland zu kaufen. Zudem dürften die Kosten solcher Auslandszertifikate mittel- und langfristig stark ansteigen, da alle Staaten zur Reduktion von Treibhausgasen verpflichtet sind.

Um Mehrausgaben zu verhindern und um Investitionen in der Schweiz zu sichern, fordert swisscleantech deshalb ein Inlandziel von mindestens minus 45% und ein Gesamtziel von minus 60% bis 2030. [Mehr Infos dazu...](#)

Die Erfahrung zeigt weiter, dass bei der grossen Mehrzahl der Auslandszertifikate die Reduktion der Emissionen geringer ist, als vom Zertifikat ausgewiesen. Deshalb muss die Qualitätssicherung der Zertifikate im Gesetz verankert werden.^{iv} Unterlässt man dies, schützt der Auslandanteil das Klima nicht, sondern führt nur zu unnötigen Mehrkosten.^v [Mehr Infos dazu...](#)

2. CO₂-Abgabe auf Brennstoffe gemäss Bundesratsvorschlag weiterführen

Der Bundesrat schlägt vor, die CO₂-Abgabe weiterhin nur auf Brennstoffe zu erheben und den maximalen Abgabesatz von heute 120.- CHF auf 210.- CHF pro Tonne CO₂ anzuheben. Wie bis anhin soll der Abgabesatz nur dann erhöht werden, wenn die Emissionsreduktionsziele ohne Erhöhung nicht erreicht werden. Zudem können sich Unternehmen weiterhin von der CO₂-Abgabe befreien, wenn sie sich verpflichten, wirtschaftliche Klimaschutzmassnahmen umzusetzen.

Die CO₂-Abgabe hat sich als marktwirtschaftliches, klimapolitisches Instrument bewährt: Sie ist kosteneffizient und effektiv. Gleichzeitig ist es wichtig, dass die Kosten nicht unverhältnismässig steigen und die Wirtschaft unnötig belasten. swisscleantech begrüsst daher den Vorschlag des Bundesrats, den Abgabesatz anzupassen, wenn Zwischenziele nicht erreicht werden. Um die Investitionssicherheit sicherzustellen, empfiehlt es sich, die vorgesehenen Erhöhungsschritte von Beginn an festzulegen.

3. Zielvereinbarungen für Unternehmen effizient & fair ausgestalten

Gemäss Vorschlag des Bundesrats sollen sich Unternehmen weiterhin von der CO₂-Abgabe befreien können, wenn sie sich verpflichten, wirtschaftliche Klimaschutzmassnahmen umzusetzen.

Die Abgabebefreiung, kombiniert mit verpflichtenden Zielvereinbarungen zur Emissionsreduktion, ermöglicht es Unternehmen, international wettbewerbsfähig zu bleiben und motiviert sie zu ambitionierten Reduktionsleistungen. Die Bedingungen für die Erarbeitung und Umsetzung solcher Zielvereinbarungen müssen effizient und fair ausgestaltet werden und zu ambitionierten Emissionsverminderungen führen.

Es sollte allen Unternehmen möglich sein, eine solche Verpflichtung einzugehen. Um den Zusatzaufwand gering zu halten, könnten zur Kontrolle Stichproben statt flächendeckende Audits stattfinden. Um den Missbrauch vorzubeugen, müssen jedoch ausreichend hohe Sanktionen erhoben werden, wenn die Ziele verfehlt werden. Wir begrüssen die Möglichkeit, Emissionsgemeinschaften zu bilden. Dies bietet wichtige zusätzliche Flexibilität.

Zusammen schaffen Abgabebefreiung und CO₂-Abgabe die richtigen Anreize, um die Emissionen von Brennstoffen effizient und wirtschaftsfreundlich zu senken. [Mehr Infos dazu...](#)

4. Emissionsreduktionen im Gebäudesektor sicherstellen

Der Bundesrat schlägt für den Gebäudesektor ein Reduktionsziel von 50% bis 2030 gegenüber dem Emissionsstand von 1990 vor. Das Ziel soll im Durchschnitt der Jahre 2026 und 2027 erreicht werden. Wird das Ziel verfehlt, sollen Emissionsgrenzwerte pro m² Gebäudefläche eingeführt werden.

Durch das Gebäudeprogramm, das mit Mitteln der CO₂-Abgabe finanziert wird, sollen wie bisher energetische Sanierungen gefördert werden (CHF 450 Mio. jährlich). Das Gebäudeprogramm soll jedoch Ende 2024 auslaufen. swisscleantech ist für die Weiterführung des Gebäudeprogramms, sieht jedoch Optimierungspotential und engagiert sich für Verbesserungen.

Emissionsminderungen im Gebäudebereich sind besonders wichtig, denn dieser Sektor verursacht mindestens einen Viertel der Schweizer Treibhausemissionen. Kosteneffiziente und klimafreundliche Technologien sind bereits heute vorhanden. Um das Klimaabkommen von Paris erfüllen zu können, wäre eine Sanierungsrate von etwa 2-3% notwendig. Aktuell ist die Sanierungsrate jedoch bei 1%. Aus der Sicht von swisscleantech ist es ein Staatsinteresse, die Infrastrukturen rechtzeitig so umzubauen, dass sie zum Erfüllen der Ziele beitragen. Gebäudeeigentümer brauchen daher Anreize für energetische Sanierungen ihrer Liegenschaften.

Um sicherzustellen, dass die Sanierungsrate deutlich ansteigen kann, sollte der Emissionsgrenzwert für Gebäude bereits 2021 eingeführt werden und danach kontinuierlich gesenkt werden. Zusätzliche Vorschläge sollten ebenfalls in Betracht gezogen werden, wie z.B. einen [Gebäudemodernisierungsfonds](#). [Mehr Infos dazu...](#)

5. Emissionspotenziale im Verkehrssektor ausschöpfen

Der Strassenverkehr macht einen Drittel unserer CO₂-Emissionen aus, weist die grössten Reduktionspotenziale auf und ist somit ein wichtiger Wirkungshebel zur Emissionsreduktion. Die Schweiz will wie bisher die Effizienzziele für Neuwagen von der EU übernehmen. Die Reduktion von heute 130g CO₂/km auf 95g ab 2021 – und erstmals auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper auf 147g CO₂/km – wurde bereits beschlossen. Bis 2030 sollen, analog zur EU, neue Zielwerte festgelegt werden. Ausserdem müssen bereits heute Treibstoffimporteure einen Anteil von maximal 10% der Emissionen im Strassenverkehr kompensieren. Der Bundesrat schlägt vor, dass dieser Maximalsatz neu auf 90% erhöht wird, wovon mindestens 15% auf Kompensationen im Inland entfallen sollen.

swisscleantech begrüsst die Weiterführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge, fordert aber ambitioniertere Emissionsvorschriften und das Beenden von Ausnahmen.

swisscleantech erwartet, dass sich Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit nicht fossilen Treibstoffen in nächster Zukunft beschleunigt am Markt durchsetzen werden. Deshalb fordert swisscleantech

einen Durchschnittsflottenzielwert der Neuwagenflotte von höchstens 50g CO₂/km bis 2030. Wir begrüssen die vorgeschlagene Anrechnung synthetischer Treibstoffe ans CO₂-Neuwagenziel. Zudem sollten weitere Anreize für klimaverträgliche Fahrzeuge geschaffen werden.

Bezüglich Kompensationspflicht begrüsst swisscleantech den Bundesratsvorschlag, Verkehrsemissionen zu maximal 90% durch die Treibstoffimporteure kompensieren zu lassen, fordert jedoch, dass mindestens 20% davon Kompensationsmassnahmen im Inland sein sollten. Dies trägt zwar nicht zur direkten Dekarbonisierung des Verkehrssektors bei, aber zum Klimaschutz im Inland.

6. Lenkungsabgabe auf Flugtickets einführen

Der Flugverkehr verursacht ca. 2% der globalen CO₂-Emissionen. Die gesamte Klimaauswirkung des Flugverkehrs ist jedoch durch zusätzliche Effekte in der Atmosphäre ca. 2-5 Mal höher als die CO₂-Emissionen alleine.^{vi} Die Schweizer Emissionen des Flugverkehrs betragen jährlich rund 5 Mio. Tonnen CO₂. Die gesamte Klimawirkung entspricht also 20-50% der Schweizer Inlandemissionen.^{vii} Jede Schweizer*in fliegt zurzeit im Durchschnitt jährlich knapp 9000 Kilometer, Tendenz stark steigend.^{viii}

Der Ständerat hat im Oktober 2019 im Rahmen der CO₂ Gesetzesrevision eine Einführung einer zugestimmt. Der Abgabe soll zwischen 30 und 120 Franken pro Flugticket betragen. Der Bundesrat soll die Details der Abgabe festlegen. Eine Abgabe in der Grössenordnung von 30-120 CHF (je nach Distanz) pro Sitzplatz in der Economy Class würde jährlich Einnahmen von geschätzt 1.5 Milliarde CHF erbringen.^{ix}

swisscleantech befürwortet eine Flugticketabgabe. Eine Flugticketabgabe kann den Flugverkehr noch nicht auf einen Paris-kompatiblen Weg lenken, ist aber trotzdem ein wichtiger Schritt, weil sie ein Signal sendet und eine Lenkungswirkung haben kann.

7. Technologiefonds sichern

Mit dem Technologiefonds werden klimafreundliche Innovationen in der Kommerzialisierungsphase gefördert. Der Fonds wird mit 25 Mio. CHF jährlich gespiesen, welche aus den Einnahmen der CO₂-Abgabe stammen (Teilzweckbindung). Laut Gesetzesvorschlag soll diese Finanzierung nach 2025 auslaufen und der Fonds danach selbsttragend werden.

Der Technologiefonds unterstützt innovative Unternehmen, die zu einer CO₂-armen Wirtschaft beitragen in der Markteintrittsphase und füllt somit eine wichtige Lücke zwischen der Start-up-Phase und der Etablierung im Markt.

Bürgschaften, wie sie im Technologiefonds gesprochen werden, sind eine kostengünstige Möglichkeit für den Staat, den Wirtschaftsplatz Schweiz für die Zukunft zu stärken. Wird ein solcher Technologiefonds selbsttragend ausgestaltet, müssten Ausfälle durch die Bürgschaftsfirmen bezahlt werden und der Zins könnte dadurch steigen. Dies würde den Fonds für die Firmen deutlich weniger attraktiv machen. Es ist deshalb im Interesse der Schweiz, den Fonds auch nach 2025 über die Teilzweckbindung oder eine alternative Lösung weiterzuführen.

Da eine Bürgschaft von CHF 3 Mio. oft nicht ausreicht, um Produkte, die auf neuen Produktionslinien gefertigt werden, erfolgreich in den Markt zu führen, sollte die bestehende Obergrenze auf max. CHF 30 Mio. angehoben werden.

8. Klimabildung und Kommunikation stärken

Aus- und Weiterbildung, Information, Beratung und Coaching sind für effektiven Klimaschutz unentbehrlich. Obwohl der Bundesrat solche Tätigkeiten prinzipiell gutheisst, ist die Finanzierung unklar. Um diese Tätigkeiten sicherzustellen, schlägt swisscleantech daher vor, 1% des Ertrags der CO₂-Abgabe für Klimabildung und Kommunikation zu budgetieren.

Abschliessende Bemerkungen

Der Bundesratsvorschlag zur CO₂-Gesetzesrevision ist eine gute Grundlage, die – wie oben dargelegt – noch verbessert und gestärkt werden sollte.

Forschung und Entwicklung werden im Gesetz jedoch zu wenig berücksichtigt. Eine zukunftsfähige Schweizer Industrie braucht substantielle Investitionen in Forschung und Entwicklung. Diese kommen zu einem grossen Teil aus der Industrie. Es ist jedoch wünschenswert, dass sich auch der Bund in der Finanzierung engagiert. Die Schweiz investiert im Verhältnis zum gesamten öffentlichen Forschungs- und Entwicklungsbudget weniger in Umwelttechnologien, als alle anderen OECD Staaten.^x Um den Werkplatz Schweiz nachhaltig zu stärken, sollte sich die Schweiz hier deshalb stärker engagieren.

Kontakt und Informationen

politik@swisscleantech.ch

[Weitere Informationen zur CO₂ Gesetzesrevision.](#)

ⁱ Mehr dazu unter http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php

ⁱⁱ IPCC Bericht zum 1,5 Grad Ziel

ⁱⁱⁱ Das Ziel umfasst alle im Inland verursachte Emissionen, schliesst aber Emissionen des internationalen Flugverkehrs sowie graue, also durch den Import von Waren und Dienstleistungen im Ausland entstandene Emissionen, aus.

^v Kollmuss (2017): Chancen und Risiken beim Kauf von Emissionsminderungen im Ausland

^{vi} Zusätzliche Effekte sind u.a. Wolken und Ozonbildung, welche ebenfalls Wärme speichern, siehe Lee, D. S. et al [Aviation and global climate change in the 21st century](#). Atmos. Environ. 2009 Einführung zum Thema: Kollmuss A, Myers Crimmins A. (2009). [CO₂ Carbon Offsetting & Air Travel Part 2: Non-CO₂ Emissions Calculations](#).

^{vii} Die Schweizer Inlandemissionen betragen zurzeit ca. 48 Mio. Tonnen CO₂eq. Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist 2-5 Mal grösser als die CO₂-Emissionen alleine, d.h. bei 5 Mio. Tonnen CO₂ entspricht die Klimawirkung 10-25 Mio. Tonnen CO₂eq., das entspricht 20-50% der Inlandemissionen.

^{viii} Zwischen 2010 und 2016 haben die privaten Flugreisen um 56% zugenommen. Geschäftsreisen sind stabil geblieben, machen aber nur etwa 14% aller Flugreisen aus. [Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2017](#), [Mikrozensus Verkehr 2015](#).

^{ix} Eigene Berechnung, basierend auf BFS Daten von 2017: Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2017 - 5. Passagiere Tabellen: T5.3 und T5.4.1

^x [OECD Environmental Performance Reviews: Switzerland 2017](#) (Figure 3.7.)