

## STANDPUNKTE

Herbstsession '19: Ergänzung  
Nationalrat



## Inhalt

<b>Rubrik</b>	<b>Thema</b>	<b>Seite</b>
<b>Nationalrat</b>	<u>17.405</u> Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe.....	3
<b>Impressum</b>	UMWELTALLIANZ   ALLIANCE-ENVIRONNEMENT Postgasse 15   Postfach 817   3000 Bern 8 Telefon 031 313 34 33   Fax 031 313 34 35 <a href="http://www.umweltallianz.ch">www.umweltallianz.ch</a>   <a href="mailto:info@umweltallianz.ch">info@umweltallianz.ch</a> Redaktion: Rahel Loretan, Anne Briol Jung	8

## Nationalrat

**Pa.Iv. Burkart. Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe.**  
**Pa.Iv. 2. Phase (17.405)**

Bei der parlamentarischen Initiative geht es einerseits darum, eine Neuregelung zur Mineralölsteuerbefreiung für biogene Treibstoffe zu verabschieden, da die aktuelle Regelung bereits Ende Juni 2020 ausläuft. Verschiedene Artikel des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes laufen bis Ende 2020 ebenfalls aus. Da sich die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes (17.071) verzögert hat, ist ein rechtzeitiges Inkrafttreten unsicher und damit ein Überbrückungsgesetz notwendig.

Diese absehbaren Regulierungslücken schaffen Planungs- und Rechtsunsicherheit u.a. bei den CO<sub>2</sub>-Abgabebefreiten Unternehmen, bei der für die CO<sub>2</sub>-Kompensation zuständigen Stelle der Treibstoffimporteure sowie bei den Autoimporteuren. Da das Pariser Klimaabkommen ratifiziert ist und sich die Schweiz verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, ist ein «CO<sub>2</sub>-Überbrückungsgesetz» zwingend notwendig.

Der Vorschlag einer knappen Kommissionsmehrheit wird diesem Anspruch nicht gerecht, da der Übergang vom aktuellen CO<sub>2</sub>-Gesetz zur nötigen Ambition des neuen Gesetzes nicht gewährleistet wird und auch im Falle einer Verzögerung über das Jahr 2021 hinaus wiederum ein weiteres Überbrückungsgesetz nötig machen würde.

Die Minderheiten schaffen hier auf eine pragmatische Weise Klarheit, indem moderate jährliche Anpassungen an den bisherigen Politikinstrumenten vorgenommen werden. Diese Minderheiten sind allesamt zu unterstützen. Allerdings sind sie lediglich geeignet, die an die UNO gemeldeten Klimaziele zu erreichen. Sie sind hingegen ungeeignet, um tatsächlich eine mit dem Pariser Klimaabkommen kompatible Klimapolitik umzusetzen. Deshalb bleibt die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes das zentrale Umsetzungsinstrument und muss so rasch wie möglich in Kraft treten und das Übergangsgesetz ablösen.

**Mineralölsteuergesetz (Steuerbefreiung erneuerbare Treibstoffe):**

Klimapolitisch am relevantesten ist nicht die Verlängerung der Steuerbefreiung sondern die Gesetzgebung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für das Jahr 2021, die die UREK-N dieser Vorlage z.T. einstimmig, z.T. in Form von Minderheitsanträgen hinzugefügt hat.

Die Verlängerung der Steuerbefreiung erneuerbarer Treibstoffe ist klimapolitisch erwünscht – insbesondere für jenen Zeitraum bis zur Inkraftsetzung des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Im Rahmen der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes wird zu entscheiden sein, ob alternative oder zusätzliche Massnahmen zur Förderung erneuerbarer Treibstoffe zu beschliessen sind. Im Rahmen der Treibstoffkompensation (Art. 27 CO<sub>2</sub>G) liegen bei der Totalrevision mehrere Vorschläge vor, die

ähnlich wie die Pa. Iv. Burkart, die Rahmenbedingungen für erneuerbare Treibstoffe verbessern, zum Teil aber ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Der Einsatz von Biotreibstoffen, die in der Schweiz ökologische Mindestanforderungen erfüllen müssen, ist eine der wenigen Massnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Strassenverkehr. Verkehrsmassnahmen sind in der Schweizer Klimapolitik dringend nötig, liegt doch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Strassenverkehrs im Gegensatz zu den Gebäude- und Industrieemissionen noch immer über dem Niveau von 1990. Langfristig wird durch die Verlängerung der Steuerbefreiung auch für Wasserstoff und andere erneuerbare synthetische Treibstoffe ein willkommener finanzieller Anreiz geschaffen.

Den Vorschlag der UREK-S behält die Nachhaltigkeitskriterien für Biotreibstoffe unverändert bei. Art 12b und schreibt fest, dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz vom Anbau bis zum Verbrauch als Biotreibstoff zu berücksichtigen ist, die Gesamt-Ökobilanz vorteilhaft sein muss und der Anbau nicht auf Naturschutzgebieten erfolgen darf. Auch soziale Mindestanforderungen sind enthalten. Unerwünschte Biotreibstoffe wie Palmöl und andere Agrotreibstoffe sind somit von der Steuerbefreiung weiterhin eindeutig ausgeschlossen. Abfallprodukte z.B. der Gastronomie oder der Landwirtschaft werden unbürokratisch von Nachweis der Einhaltung dieser Nachhaltigkeitskriterien befreit. Bei einem Nichteintreten würden ab 1. Juli 2020 für eine unbestimmte Zeit bis zum Inkrafttreten der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gar keine Unterscheidung zwischen den verschiedenen biogenen Treibstoffe mehr stattfinden, so dass je nach Dauer dieser Gesetzeslücke allenfalls ökologisch bedenkliche Biotreibstoffe in die Schweiz gelangen könnten. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass auch die bestehende Ertragsneutralität aufrechterhalten wird, so dass die Steuerbefreiung nicht zu Lasten der neuen, seit 2018 gültigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr erfolgt, mit deren Mittel der Bund u.a. Beiträge für den Unterhalt von Kantonsstrassen finanziert.

## Empfehlung

**Die Umweltorganisationen empfehlen, den Nichteintretensantrag imark abzulehnen und bei IV (Inkraftsetzungsbestimmung) die Minderheit Bäume zu unterstützen.**

## Art.3 CO<sub>2</sub>-Gesetz: Reduktionsziel

Auch hier stellt sich die Frage, wie dieses Überbrückungsgesetz die nötige Planungssicherheit schaffen kann, damit die Betroffenen klimarelevante Entscheide so treffen, dass die internationalen Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen auch eingehalten werden können, falls das totalrevidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz nur mit Verspätung eingeführt werden kann.

Für Abs.3 bedeutet dies, dass eine jährliche Reduktionszielanpassung geschehen muss, so dass das vereinbarte Ziel von -50 Prozent von 1990 bis 2030 erreicht werden kann.

Dies kann der Vorschlag der Minderheit Müller-Altarmatt insofern gewährleisten, dass die jährliche Reduktion von -3 Prozent ab 2021 bis 2030 eine Reduktion um 30 Prozent bedeutet. Falls bis 2020 die gesetzlichen Reduktionsziele von -20 Prozent erreicht werde, würde somit das -50 Prozent Ziel erreicht.

Der vorgeschlagene Auslandsanteil erscheint den Umweltorganisationen als zu hoch. Da er jedoch weitestgehend der bundesrätlichen Botschaft zum totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz (17.071) entspricht, ist dies als Übergangslösung verkraftbar.

## Empfehlung

### **Die Umweltorganisationen empfehlen die Minderheit Müller-Altarmatt zur Annahme.**

#### **CO<sub>2</sub>-Neuwagenflottenziele (Art. 10 und 10a CO<sub>2</sub>-Gesetz)**

Das CO<sub>2</sub>-Ziel für Neuwagenflotten ist ein finanzieller Anreiz, damit Autoimporteure den Schweizer Konsumenten die gleiche grosse Auswahl an benzinsparenden Autos anbieten, wie im benachbarten Ausland. Diese Flottenziele sind nach der CO<sub>2</sub>-Abgabe die zweitwichtigste Massnahme der aktuellen Klimapolitik. Im Verkehrsbereich sind Massnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion besonders dringend, weil die Verkehrsemissionen immer noch gleich hoch sind, wie 1990.

Die Mehrheit der UREK-N will in der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung (die mit dieser parlamentarischen Initiative vorgenommen wird) ab 2021 den Autoimporteuren erstmals massive, über die EU hinausgehende Ausnahmen gewähren (Art. 10a CO<sub>2</sub>G). Damit müsste das mit der Energiestrategie beschlossene Ziel von durchschnittlich 95g pro km für PW faktisch erst 2023 erreicht werden, was die CO<sub>2</sub>-Reduktion dieser Massnahme gemäss Zahlen im Auftrag des Bundes um 30 Prozent reduziert. Von den Anträgen profitieren Autofahrer massiv, denn sie sparen mehrere 100 Franken Treibstoffkosten pro Jahr.

Die Anträge bei Art 10 und 10a stellen einen wirksamen Anreiz zur Förderung der Elektromobilität und anderer alternativen Antriebe dar. Elektro- und Wasserstoffautos werden mit 0g CO<sub>2</sub>/km an den Flottendurchschnitt angerechnet und vorübergehend mehrfach gewichtet. Für die Schweiz mit der weltweit grössten Tesla-Dichte sind dieselben Neuwagenflottenziele wie in der EU (also ohne zusätzliche Ausnahmen bei Art. 10a) einfacher zu erreichen.

In den Agglomerationen werden am häufigsten Fahrzeuge mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen gekauft. Die Topographie der Schweiz ist deshalb kein Grund für zusätzliche Ausnahmen.

In den bisherigen öffentlichen Positionsbezügen von FDP und CVP wird eine kontinuierliche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von Neuwagen gefordert, die gemäss der Senkungsrate der EU und der Energiestrategie erfolgen soll. Entsprechend überrascht es, dass die Änderungen bei den Art. 10 und 10a keine Kommissionsmehrheit erzielten.

Die Minderheit bei Art. 10 will einen kontinuierlichen Absenkpfad für Neuwagenflotten festlegen für jene Zeitspanne bis zur Inkraftsetzung der verzögerten

Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Die CO<sub>2</sub>-Reduktion der Minderheit (3 Prozent/Jahr) ist so gewählt, dass sie dem Entscheid der EU Rechnung trägt, die bis 2030 die Emissionen der PW-Flotten um 37.5 Prozent gegenüber 2021 reduziert. Durch den Antrag der Minderheit wird auch der Fehlanreiz behoben, dass Autoimporteure alle 4-5 Jahre massive CO<sub>2</sub>-Reduktionen vornehmen müssen, während der 4-5jährigen Periode hingegen keine CO<sub>2</sub>-Reduktion erbringen müssen. Aus diesen Gründen stieg zum Beispiel 2018 vorübergehend der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Neuwagen an, obwohl ein Langfristziel gesetzlich festgelegt ist.

## Empfehlung

**Die Umweltorganisationen empfehlen den Minderheitsantrag bei Art. 10 und insbesondere den Antrag bei Art. 10a anzunehmen.**

## **Art.26 CO<sub>2</sub>-Gesetz: Grundsatz zur Kompensationspflicht**

Auch hier stellt sich die Frage, wie dieses Überbrückungsgesetz die nötige Planungssicherheit schaffen kann, damit die Betroffenen klimarelevante Entscheide so treffen, dass die internationalen Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen auch eingehalten werden können, falls das totalrevidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz nur mit Verspätung eingeführt werden kann.

Der Vorschlag der Minderheit Thorens Goumaz von Absatz 2bis will, dass sich der maximale Kompensationssatz ab 2021 jährlich um 5 Prozent erhöht. Ausgehend vom geltenden Höchstsatz von 40 Prozent würde diese Ergänzung zu einem kontinuierlichen Aufstieg des Kompensationssatzes auf 85 Prozent im Jahr 2030 führen. Wie bisher kann der Bundesrat den Anteil der im Inland durchführenden Kompensationsmassnahmen festlegen.

Dies entspricht per 2030 weitestgehend der bundesrätlichen Botschaft zum totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz (17.071), welche einen maximalen Kompensationssatz von 90 Prozent vorsieht. Allerdings hat der Bundesrat im bundesrätlichen Entwurf des totalrevidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes (17.071) die Kompetenz, diesen erhöhten Kompensationssatz bereits ab 2021 einzuführen, nicht erst 2030, wie im Überbrückungsgesetz.

Der Minderheitsantrag engt somit die bundesrätliche Kompetenz gegenüber der Botschaft ein, weitet diese aber gegenüber dem Vorschlag der Kommissionmehrheit dahingehend aus, dass die Treibstoffimporteure und deren Umsetzungsorganisation KliK die nötigen Kompensationsprojekte frühzeitig planen und umsetzen können. Dies ist zwingend nötig, wenn die Kompensation kostengünstig erfolgen soll. Denn je länger Klimaschutzprojekte in Betrieb stehen, desto günstiger wird im Durchschnitt die reduzierte Tonne CO<sub>2</sub>. Somit senkt dieser Minderheitsantrag die Kosten, welche den Autofahrenden verrechnet werden müssen.

Eine weitere Minderheit Girod in Absatz 3bis fordert, dass neben dem maximalen Kompensationssatz auch der maximale Kompensations-Aufschlag auf Treibstoffe ab 2021 automatisch um jährlich 1 Rappen pro Liter angehoben

werden soll. Im Jahre 2030 würde der maximale Kompensationsaufschlag folglich 14 Rappen pro Liter betragen.

Diese Minderheit ist nötig, damit der erhöhte Kompensationssatz auch finanziert werden kann. Die heute geltende Obergrenze des Kompensationssatzes von 5 Rp/l wird lediglich mit 1.5 Rp/l tatsächlich ausgeschöpft. Denn die Treibstoffimporteure haben ein hohes Eigeninteresse, die Kompensationskosten und den Treibstoffaufschlag so tief wie möglich zu halten.

## Empfehlung

### **Art. 29 CO<sub>2</sub>-Gesetz: CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen**

#### **Die Umweltorganisationen empfehlen, beide Minderheiten Thorens Goumaz und Girod anzunehmen.**

Auch hier stellt sich die Frage, wie dieses Überbrückungsgesetz die nötige Planungssicherheit schaffen kann, damit die Betroffenen klimarelevante Entscheide so treffen, dass die internationalen Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen auch eingehalten werden können, falls das totalrevidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz nur mit Verspätung eingeführt werden kann.

Der Minderheitsantrag Reynard zu Absatz 2bis sieht vor, dass sich der heutige maximale Abgabesatz je Tonne CO<sub>2</sub> ab 2021 um jährlich 10 Franken erhöht. Im Jahr 2030 würde der maximale Abgabesatz 210 Franken je Tonne CO<sub>2</sub> betragen.

Die Höhe der CO<sub>2</sub>-Abgabe bestimmt die Wirksamkeit dieses Hauptinstrumentes der Schweizer Klimapolitik. Würde die Abgabehöhe nicht weiter erhöht, könnten die nötigen Inlandziele gemäss Art. 3 nicht erreicht werden. Dies ist nicht nur der direkten Lenkungswirkung zu verdanken, sondern auch der Teilzweckbindung der Einnahmen für das Gebäudesanierungsprogramm.

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe entspricht dem Versuch, die Klimafolgekosten von CO<sub>2</sub>-Emissionen den Verursachern anzulasten. Heute ist dies nicht gewährleistet, womit die Allgemeinheit diese Kosten tragen muss. Mindestens zwei Drittel der Einnahmen werden an Unternehmen und Bevölkerung rückverteilt. Die Pro-Kopf-Rückerstattung stellt zudem sicher, dass Haushalte mit unterdurchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen finanziell netto kaum betroffen sind. Dasselbe trifft für Unternehmen zu.

Die Maximalhöhe von 210 Fr/t im Jahre 2030 entspricht der bundesrätlichen Vorlage zu Totalrevision (17.071) und wurde bereits im Dezember 2018 vom Nationalrat bestätigt.

## Empfehlung

#### **Die Umweltorganisationen empfehlen die Minderheit Reynard anzunehmen.**

- ➔ VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Luc Leumann, [luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto:luc.leumann@verkehrsclub.ch), 079 705 06 58
- ➔ WWF Schweiz, Patrick Hofstetter, [patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37

## 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](mailto:info@umweltallianz.ch)

### Mitglieder

#### Pro Natura

Pro Natura, Postfach, 4018 Basel  
T 061 317 91 91, F 061 317 92 66  
[www.pronatura.ch](http://www.pronatura.ch)

#### VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern  
T 0848 611 611, F 0848 611 612  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

#### WWF

WWF Schweiz, Postfach, 8010 Zürich  
T 044 297 21 21, F 01 297 21 00  
WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne  
T 021 966 73 73, F 021 966 73 74  
[www.wwf.ch](http://www.wwf.ch)

#### Greenpeace

Greenpeace, Postfach, 8031 Zürich  
T 044 447 41 41, F 044 447 41 99  
[www.greenpeace.ch](http://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](http://www.energiestiftung.ch)

#### BirdLife Schweiz

SVS, Wiedingstrasse 78, Postfach, 8036 Zürich  
T 044 457 70 20, F 044 457 70 30  
[www.birdlife.ch](http://www.birdlife.ch)

#### Alpen-Initiative

Alpen-Initiative, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR  
T 041 870 97 81  
[www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch)

### Umweltrating

Die Umweltallianz analysiert jährlich, wie umweltfreundlich Parlamentarierinnen und Parlamentarier abstimmen: [www.umweltrating.ch](http://www.umweltrating.ch)