

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Sektion Klima
3003 Bern

Bern, 17. März 2009

Revision CO₂-Gesetz

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision des CO₂-Gesetzes Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann einer Revision des CO₂-Gesetzes grundsätzlich zustimmen. Anstelle der zur Diskussion gestellten Varianten 1 und 2 schlägt strasseschweiz im Einklang mit der Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft, economiesuisse, allerdings eine neue Variante 3 vor. In dieser Variante geniessen die freiwilligen Massnahmen der Wirtschaft wie z.B. der Klimarappen absoluten Vorrang. Zusätzlichen staatlichen Eingriffen und Lenkungsmassnahmen wie etwa einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen erteilen wir eine klare Absage. Vielmehr sind die Möglichkeiten der Supplementarität, deren Regeln im Folgeabkommen zum Kyoto-Protokoll voraussichtlich praktisch unverändert beibehalten werden, uneingeschränkt auf die Schweiz anzuwenden. In diesem Sinne unterstützt strasseschweiz eine Zielvorgabe für die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen von insgesamt 20 Prozent nur unter der Bedingung, dass schweizerische Massnahmen zur Emissionsverminderung im Ausland ohne Einschränkungen der international festgelegten Möglichkeiten anerkannt werden.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

1.1 Zielsetzung

Es wird festgestellt, dass die menschengemachten CO₂-Emissionen rund zwei bis drei Prozent aller Treibhausgase ausmachen. Mit rund 0,1 Prozent der globalen Treibhausgas-Emissionen trägt die Schweiz nur unwesentlich zum Klimawandel bei. Entsprechend gering und kaum an der Veränderung des Klimas messbar sind einseitig von der Schweiz ergriffene Klimaschutzmassnahmen.

Trotzdem befürwortet **strasseschweiz** die Anstrengungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen, insbesondere wenn diese in Abstimmung mit der internationalen Staatengemeinschaft erfolgen und in Zukunft auch die Länder mit den heute schon grössten Emissionen in neue Verpflichtungen zur Absenkung der Treibhausgasemissionen eingebunden werden können.

Die Strassenverkehrsverbände haben bisher die Ziele der Schweiz zur Senkung der CO₂-Emissionen gemäss Kyoto-Protokoll (-8% gegenüber 1990) und gemäss CO₂-Gesetz (-10% gegenüber 1990) mitgetragen. Sie werden ebenso eine Zielsetzung zur Emissionsreduktion im Zeitraum 2013 bis 2020 unterstützen, soweit diese verhältnismässig und im Einklang mit entsprechenden Zielvorgaben in der Europäischen Union (EU) ist sowie mit den Massnahmen des zu revidierenden CO₂-Gesetzes erreicht werden kann.

In diesem Sinne unterstützt **strasseschweiz** ein Emissionsreduktionsziel von gesamthaft 20 Prozent (gegenüber 1990; Art. 2 Abs. 1 Vorschlag Wirtschaft; Reduktionsziel), wozu auch die Emissionsverminderungen im Ausland (Art. 2 Abs. 4; a.a.O.) sowie die Wirkungen der Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes (z.B. gemäss UVEK-Aktionsplan; vgl. Tabelle S. 56 des Vernehmlassungsberichts; Art. 3 Abs. 1 Vorschlag Wirtschaft; Mittel) anzurechnen sind.

Gemäss Einschätzung von **strasseschweiz** ist diese Zielvorgabe auch im internationalen Vergleich hoch angesetzt.

1.2 Grundsätze zum klimapolitischen Vorgehen

Klimapolitik kann nur in einem globalen Rahmen wirksam sein. **strasseschweiz** unterstützt auch in Zukunft die Anstrengungen zur weiteren Reduktion von Treibhausgasen, sofern die Vorgaben der Klimapolitik im Einklang mit jenen der EU sind und nicht zu massiven Verzichten sowie tiefgreifenden Einschränkungen für Bevölkerung und Wirtschaft führen.

Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen müssen auf den drei Säulen Freiwilligkeit, Ausnützung des technischen Reduktionspotenzials sowie kosteneffiziente Emissionsverringereungen in Entwicklungs- und Schwellenländern abstellen. Diesen Anforderungen an die klimapolitischen Massnahmen hat das bisherige CO₂-Gesetz bewährtermassen entsprochen.

Nach Auffassung von **strasseschweiz** muss deshalb das CO₂-Gesetz nicht neu formuliert, sondern kann punktuell weiterentwickelt werden. Dabei ist an bewährten Regelungen festzuhalten, namentlich an der Priorität der freiwilligen Massnahmen vor den subsidiären gesetzlichen Massnahmen.

strasseschweiz hat bei der Formulierung des Vorschlags von *economiesuisse*, des Dachverbands der Schweizer Wirtschaft, zur Revision des CO₂-Gesetzes mitgewirkt und unterstützt diese gemeinsame Eingabe der Wirtschaftsverbände (Vorschlag Wirtschaft; siehe Anhang).

1.3 Priorität bei freiwilligen Massnahmen

Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit Inkraftsetzung des CO₂-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO₂-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs). Mit diesen Massnahmen sind gute Erfolge erzielt worden. Bevor neue gesetzliche Massnahmen angeordnet werden, müssen deshalb freiwillige Massnahmen auch in Zukunft im Vordergrund stehen (Subsidiarität der gesetzlichen Massnahmen).

1.3.1 Ja zum Klimarappen

Seit 1. Oktober 2005 wird auf dem Treibstoff der so genannte freiwillige Klimarappen erhoben. Dieser „Rappen“ beträgt effektiv 1,5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel, was jährlich rund hundert Millionen Franken – bzw. bis Ende 2012 rund 735 Millionen Franken – für Massnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen ergibt. Die private Klimarappen-Stiftung, an deren Trägerschaft **strasseschweiz** beteiligt ist, hat sich zur Senkung um neun Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) im Zeitraum von 2008 bis 2012 verpflichtet. Aufgrund der Mitte Februar 2009 vom Bund (UVEK) und der Stiftung Klimarappen abgeschlossenen Zusatzvereinbarung werden pro Jahr insgesamt 2,4 Millionen Tonnen an CO₂-Emissionen eingespart.

Das Instrument des Klimarappens wurde seinerzeit – gestützt auf Art. 3 und 4 CO₂-Gesetz – im Sinne eines freiwilligen Beitrags der Schweizer Wirtschaft geschaffen, um die im CO₂-Gesetz und im Kyoto-Protokoll gesetzten Klimaschutzziele erreichen zu können, damit auf die Einführung einer CO₂-Abgabe im Treibstoffbereich verzichtet werden kann.

Nach dem Modell des Klimarappens können auch nach Auslaufen des Klimaprogramms gemäss Kyoto-Protokoll die notwendigen Finanzmittel zur Verstärkung von Technologieentwicklung und -transfer zur Vermeidung und Anpassung an den Klimawandel sowie für entsprechende Massnahmen – insbesondere in Entwicklungs- und Schwellenländern – beigebracht werden. Für **strasseschweiz** hängt die Fortsetzung dieser Massnahme auf freiwilliger Basis davon ab, dass auch in Zukunft auf die Einführung einer CO₂-Abgabe im Treibstoffbereich verzichtet wird.

Im Rahmen der laufenden Revision des CO₂-Gesetzes muss für diese Aktivitäten eine klare rechtliche Basis geschaffen werden. Die Gesetzesvorlage ist entsprechend zu ergänzen, z.B. mit einer neuen Bestimmung über die Freiwilligen Massnahmen (vgl. Art. 4 Vorschlag Wirtschaft; Freiwillige Massnahmen).

1.3.2 Supplementarität gemäss internationalen Vorgaben ausschöpfen

Klimaschutz ist eine globale Herausforderung, bei der primär entscheidend ist, dass überhaupt Reduktionsmassnahmen ergriffen werden. In welchem Land dies geschieht, ist nicht massgebend. Entsprechend sieht das Kyoto-Protokoll flexible Mechanismen vor, die es erlauben, ergänzend (supplementary) zu den inländischen Reduktionsanstrengungen auch Massnahmen im Ausland zu tätigen. Dank der Stiftung Klimarappen kann die Schweiz von dieser klimapolitisch sinnvollen Möglichkeit Gebrauch machen.

strasseschweiz fordert – über das Jahr 2012 hinaus – die verstärkte Nutzung der Anreizmechanismen des Kyoto-Protokolls, im Rahmen derer in saubere Technologien in Entwicklungsländern investiert werden kann – dies unter Anrechnung an die Reduktionsvorgaben im Inland. Mit anderen Worten: Die Möglichkeiten der Supplementarität, deren Regeln im Folgeabkommen zum Kyoto-Protokoll voraussichtlich praktisch unverändert beibehalten werden, sind

ohne Einschränkungen für die Schweiz anzuwenden. (vgl. Art. 2 Abs. 3 Vorschlag Wirtschaft; Reduktionsziel).

Eine künstliche Beschränkung der Supplementarität (z.B. auf einen Viertel der Verminderungsvorgaben), die vor allem zu einer Verteuerung der Klimaanstrengungen im Inland, jedoch nicht zur Verbesserung des Klimaschutzes führt, wird abgelehnt.

Insbesondere angesichts des gegenwärtigen Wachstums der Wohnbevölkerung sollen die zusätzlichen CO₂-Emissionen generell durch zusätzliche Emissionsverminderungen im Ausland kompensiert werden dürfen.

1.4 Nein zur CO₂-Abgabe auf Treibstoffen

Lenkungsmaßnahmen beim Motorfahrzeugverkehr setzen Substitutionsmöglichkeiten voraus. Weil die Verkehrsleistungen des Individualverkehrs mangels gleichwertiger Angebote nur unzureichend von anderen Verkehrsträgern erbracht werden können, stuft **strasseschweiz** Lenkungsabgaben (Energie- od. CO₂-Abgaben auf Treibstoffen) als ungeeignete klimapolitische Instrumente ein.

Nach dem Grundsatz der Priorität von freiwilligen Massnahmen soll die Belastung von Treibstoffen mit einer CO₂-Abgabe analog der bisherigen Gesetzgebung nur als subsidiäre Massnahme ermöglicht werden, falls die Reduktionsziele nicht mit freiwilligen Massnahmen erreicht werden können. Die Gesetzesvorlage ist entsprechend zu ergänzen (vgl. Art. 3 Abs. 3 Vorschlag Wirtschaft; Mittel bzw. Art. 8 Abs. 1 Vorschlag Wirtschaft; Einführung und Aufhebung der Abgabe). Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass für **strasseschweiz** die Fortsetzung des Klimarappens auf freiwilliger Basis davon abhängt, dass auch in Zukunft auf die Einführung einer CO₂-Abgabe im Treibstoffbereich verzichtet wird.

Bei der Festlegung des Abgabesatzes soll auch die lenkende Wirkung von insbesondere hohen Marktpreisen berücksichtigt werden (Art. 8 Abs. 2 Bst. a; a.a.O.). Die abschliessende Zuständigkeit für die Festsetzung der Abgabesätze soll weiterhin bei der Bundesversammlung liegen (Art. 9 Vorschlag Wirtschaft; Abgabeobjekt und Abgabesatz).

Die vorgeschlagene Teilzweckbindung bzw. Verwendung der Erträge (Art. 22 Variante 1) wird abgelehnt; dazu fehlt die Verfassungsgrundlage. Wie nach geltendem Recht ist der Abgabenertrag an Bevölkerung und Wirtschaft rückzuvergüten (Art. 12 Abs. 2 Vorschlag Wirtschaft; Verwendung des Abgabenertrags).

Bei Erreichen des Reduktionsziels soll die CO₂-Abgabe ausdrücklich wieder aufgehoben werden können (Art. 8 Abs. 3 Vorschlag Wirtschaft; Einführung und Aufhebung der Abgabe).

Schliesslich muss das bewährte Prinzip der freiwilligen Befreiung von der Abgabe weitergeführt werden (Art. 11 Vorschlag Wirtschaft; Abgabebefreiung auf Gesuch).

1.5 Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Die EU setzt zur Reduktion der CO₂-Emissionen insbesondere auf verschärfte Emissionsvorschriften bei Neufahrzeugen. Demnach verpflichtet die EU die Autohersteller gemäss aktuellem Projektstand dazu, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der neu verkauften Fahrzeuge bis 2015 auf 130 Gramm pro Kilometer (g/km) und bis 2020 auf 95 g/km zu senken. Falls die Autohersteller die Ziele nicht erreichen, drohen Geldstrafen.

strasseschweiz steht einer Übernahme dieser fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber. Allerdings wäre bei dieser Orientierung an den EU-Vorgaben dem „Sonderfall“ Schweiz – Topografie, unterdurchschnittliche Verbreitung von Dieselaautos (primär bedingt durch den Preis an der Zapfsäule), hoher Allradanteil – gebührend Rechnung zu tragen. Eine entsprechende Kompetenzzuweisung an den Bundesrat (vgl. Art. 5 Vorschlag Wirtschaft; Technische Massnahmen bei Fahrzeugen) hätte zum Zweck, dass durch Anordnung des Bundesrats eine freiwillige Verpflichtung der Automobilimporteure auch auf private Fahrzeugimporte ausgedehnt würde.

Die Bestimmung enthält das zusätzliche Kriterium, dass bei der Festsetzung der Vorgaben zur Emissionsverminderung bei Neufahrzeugen auch die Wirkung der freiwilligen Massnahmen der Automobilwirtschaft, namentlich der Fahrzeugimporteure zu berücksichtigen ist (Art. 5 Abs. 2 Bst. d; a.a.O.).

1.6 Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes

Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes haben mindestens den gleichen Stellenwert wie jene gemäss CO₂-Gesetz. Gemäss den Berechnungen des Bundesamts für Umwelt (BAFU) werden bis 2020 bereits 14,7 Prozent der Emissionsmenge des Jahres 1990 mit Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes reduziert; ohne Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe wäre die Emissionsreduktion um zwei Millionen Tonnen CO₂ geringer, was nach den Berechnungen des BAFU zu einer Reduktion von 11,4 Prozent bis 2020 führen dürfte (vgl. Tabelle 5 des Vernehmlassungsberichts „Massnahmen und Wirkungen der beiden Varianten in Prozent der Emissionen von 1990“).

Damit ist klar, dass die Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes mindestens den gleichen Stellenwert haben wie jene gemäss CO₂-Gesetz. Entsprechend sind die Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes ausdrücklich als Massnahmen zur Zielerreichung aufzuführen und die Formulierung von Art. 3 Abs. 1 (Mittel) ist entsprechend anzupassen.

strasseschweiz unterstützt Fördermassnahmen zum beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte hin zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, usw.). Angestrebt wird ein Anteil von emissionsarmen Fahrzeugen innerhalb der Personenfahrzeugflotte von mindestens zehn Prozent bis ins Jahr 2020 (Art. 3 Abs. 2 Vorschlag Wirtschaft; Mittel); als emissionsarme Fahrzeuge sind dabei Personenwagen der Effizienz-Kategorie A und B gemäss Energieetikette zu verstehen. Entsprechende Massnahmen sollen auf einfachen, praxistauglichen Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein. Die Anliegen der Wirtschaft bei Ersatzbeschaffungen sind zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit den Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes ruft **strasseschweiz** in Erinnerung, dass die flüssige, gleichmässige Fahrweise gegenüber Fahrten mit Bremsen und Wiederbeschleunigen auf gleichen Strecken eine Treibstoffeinsparung von einem Viertel bis zur Hälfte; bei Lastwagen sogar von einem bis zu zwei Drittel bewirkt. **strasseschweiz** erwartet deshalb von den Behörden ein Verkehrsmanagement ohne Hindernisse oder Behinderungen für den fließenden Verkehr (z.B. Beseitigung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn oder von Schwellen). Bei ausgewiesenem Bedarf hat der Ausbau der Strasseninfrastrukturen zu erfolgen.

II. Fragebogen

(A) Fragen zu den Zielvorgaben für die Klimapolitik der Schweiz

A1 Varianten: Der Bundesrat unterbreitet mit seiner Vernehmlassungsvorlage zwei Varianten für eine Klimastrategie der Schweiz. Die beiden Varianten werden verkürzt als Variante 1 „Verbindliche Klimaziele“ respektive Variante 2 „Verbindliche Schritte zur Klimaneutralität“ bezeichnet. In diesem Zusammenhang interessiert die Frage nach der Präferenz für eine der beiden Varianten.

A1.1	Soll sich die Schweiz für Variante 1 „Verbindliche Klimaziele“ entscheiden?	.. ja	<input checked="" type="radio"/> nein
A1.2	Soll sich die Schweiz für Variante 2 „Verbindliche Schritte zur Klimaneutralität“ entscheiden?	.. ja	<input checked="" type="radio"/> nein

Weitere Bemerkungen zur Variantenwahl:

Variante 1 verabschiedet sich von der bisherigen Klimapolitik der freiwilligen Massnahmen. Bisherige erfolgreiche Aktivitäten von Privaten würden künftig mangels Anerkennung und Honorierung entfallen (z.B. der freiwillige Klimarappen). An Stelle der Freiwilligkeit sollen Staatseingriffe und neue Steuern treten. Gleichzeitig sollen dem Bundesrat weitgehende Kompetenzen übertragen werden, die nicht auf den gesetzlich verankerten und bewährten Prinzipien von Kooperation und Subsidiarität von Staat und Wirtschaft beruhen.

Variante 2 ist vom Ansatz her die überzeugendere Variante, da sie den Klimaschutz in den Vordergrund stellt und dort ansetzt, wo die Kosten der Vermeidung am günstigsten sind. Bedauerlicherweise wurde dieser Variante im Rahmen der Ausarbeitung mit dem gleichen Staatsinterventionismus wie Variante 1 ausgestattet. Viele der ursprünglich bestehenden Vorteile des Konzepts einer „klimaneutralen Schweiz“ gingen dadurch verloren.

economiesuisse hat zusammen mit verschiedenen Wirtschaftsverbänden (u.a. **strasseschweiz**) eine neue **Variante 3** ausgearbeitet, die sich am bisherigen CO₂-Gesetz orientiert. Dieser Variante 3 ist der Vorzug zugeben.

A2 Fragen zu Variante 1 „Verbindliche Klimaziele“: Variante 1 schlägt vor, die anrechenbaren Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2020 gesamthaft um 20% gegenüber 1990 zu senken. Der Bund legt zur Erreichung dieses Ziels den Fokus auf Massnahmen im Inland. Die Privatwirtschaft kann einen Teil ihrer Reduktionsanstrengung durch den Erwerb ausländischer Zertifikate erbringen (max. ¼ der zu erreichenden Emissionsvermindierungen). Wenn sich die EU und weitere Staaten zu vergleichbaren Anstrengungen verpflichten, erhöht die Schweiz ihr Reduktionsziel auf 30%. In diesem Fall sollen rund 20 Prozentpunkte der erforderlichen Reduktionen durch Massnahmen im Inland und rund 10 Prozentpunkte mit Massnahmen im Ausland erreicht werden. Zu klären ist dabei die Frage, ob zusätzlich zum Gesamtziel Teilziele für einzelne Treibhausgase respektive Sektorziele für spezifische Emittentengruppen festgelegt werden sollen. Im Hinblick auf die Konkretisierung der Variante „Verbindliche Klimaziele“ interessieren somit folgende Fragen:

A2.1	Ist das in Variante 1 vorgeschlagene Reduktionsziel adäquat für die Schweiz?	.. ja	<input checked="" type="radio"/> nein
A2.2	Sollen zusätzlich zum Gesamtziel Teilziele für einzelne Treibhausgase festgelegt werden?	.. ja	<input checked="" type="radio"/> nein
A2.3	Sollen zusätzlich zum Gesamtziel Sektorziele für spezifische Emittentengruppen festgelegt werden?	.. ja	<input checked="" type="radio"/> nein

Weitere Bemerkungen zu Variante 1:

A2.1: Ein Reduktionsziel von 20 Prozent (inkl. Massnahmen ausserhalb des CO₂-Gesetzes) ist realistisch und für die Schweiz – wenn auch nur mit grossen Anstrengungen – innerhalb des Zeitraums von 2013 bis 2020 umsetzbar. Allerdings kann dieses Ziel nur mit den Massnahmen von Variante 3 der Wirtschaftsverbände und nicht mit jenen von Variante 1 erreicht werden.

A2.2: Die Erfahrungen mit den Teilzielen für Brenn- und Treibstoffe gemäss dem aktuellen CO₂-Gesetz sind klar negativ. Allein aus politischen Überlegungen kann die Entwicklung der Emissionen in einzelnen Bereichen nicht prognostiziert werden. Dieser Fehler soll in der Gesetzesrevision korrigiert werden.

A2.3: Gleiche Bemerkungen wie zu Frage A2.2.

A3 Fragen zu Variante 2 „Verbindliche Schritte zur Klimaneutralität“: Ziel der Variante 2 ist es, die anrechenbaren Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2020 um 50% gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. 15 Prozentpunkte sollen dabei mit Massnahmen im Inland und 35 Prozentpunkte mit Massnahmen im Ausland erreicht werden. Im Hinblick auf die Konkretisierung der Variante „Verbindliche Schritte zur Klimaneutralität“ interessiert insbesondere die Frage der langfristigen Perspektive der vollständigen Klimaneutralität sowie mögliche strategische Entscheide bei steigenden Zertifikatspreisen. Die Fragen dazu können wie folgt formuliert werden:

A3.1	Ist das in Variante 2 vorgeschlagene Reduktionsziel adäquat für die Schweiz?	.. ja	ý nein
A3.2	Erachten Sie es als notwendig, bei stark ansteigenden Zertifikatskosten das Reduktionsziel zurückzunehmen?	.. ja	.. nein
A3.3	Ist die vollständige Klimaneutralität ab 2030 ein für die Schweiz adäquates Ziel?	.. ja	ý nein

Weitere Bemerkungen zu Variante 2:

A3.1: Sowohl die Massnahmen wie das Ziel von Variante 2 dürften sich als problematisch erweisen. Einerseits wird gemäss den Verhandlungen zum Kyoto-Folgeabkommen ein solches Ziel (noch) nicht genügend honoriert. Andererseits ist der vorgeschlagene Mechanismus der Sicherungsabgabe, um dieses Ziel erreichen zu können, sehr kostspielig und komplex.

A3.2: Keine Antwort, da sowohl die Variante wie das Ziel abgelehnt werden.

A3.3: Im heutigen Zeitpunkt soll nicht die weitere Entwicklung der in- und ausländischen Klimapolitik fixiert werden. Zielsetzungen sollen nur den Zeitraum 2013 bis 2020 betreffen.

(B) Fragen zu den Instrumenten und Massnahmen der Klimapolitik der Schweiz

Nicht nur die Zielvorgaben, auch die Instrumente und Massnahmen zur Erreichung der Reduktionsziele der Schweizer Klimapolitik verlangen eine differenzierte Diskussion. Ein Teil der Instrumente und Massnahmen lässt sich sowohl mit Variante 1 „Verbindliche Inlandziele“ als auch mit Variante 2 „Verbindliche Schritte zur Klimaneutralität“ verbinden; andere Massnahmen sind von der Strategiewahl abhängig.

B1 Strategieunabhängige Massnahmen/Instrumente: Sowohl zur Eindämmung des Klimawandels als auch zur Anpassung an den Klimawandel können verschiedenste strategieunabhängige Massnahmen und Instrumente eingesetzt werden.

Massnahmen zur Eindämmung des Klimawandels: Die Palette möglicher Massnahmen zur Eindämmung des Klimawandels ist breit. Sie reicht von Emissionsvorschriften, Lenkungsabgaben und dem Erwerb ausländischer Klimazertifikate bis hin zur Förderung klimafreundlicher Innovationen und Technologien. Die Förderung klimafreundlicher Innovationen kann überdies die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz stärken. Im Rahmen dieser Vernehmlassung interessieren dazu insbesondere folgende Fragen:

B1.1	Soll das Emissionshandelssystem der Schweiz so ausgestaltet werden, dass es mit dem EU-System verknüpft werden kann?	ý ja	¨ nein
B1.2	Soll der Bund ausländische Zertifikate einer zusätzlichen Qualitätsprüfung nach nationalen Standards unterziehen?	¨ ja	ý nein
B1.3	Soll der Bundesrat für die wichtigsten Emittentengruppen Emissionsvorschriften einführen dürfen?	¨ ja	ý nein
B1.4	Soll der Bund klimafreundliche Innovationen mit gezielten Förderinitiativen unterstützen und dafür zusätzliche staatliche Mittel einsetzen?	¨ ja	ý nein

Weitere Bemerkungen zu Massnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels:

B1.1: Es ist anzustreben, dass die Schweiz eine kompatible Regulierung zum Anschluss an das EU-Emissionshandelssystem erhält. Eine 1:1-Übernahme der EU-Regeln ist dazu nicht erforderlich und aus Sicht der Wirtschaft auch nicht erwünscht. Der Anschluss zum EU-ETS führt über ein bilaterales Abkommen und nicht über die Bestimmungen des dritten Abschnitts des vorliegenden Gesetzesentwurfs.

B1.2: Die Schweiz soll sich gegenüber den international ausgehandelten Vorgaben verpflichten. Darüber hinausgehende private Standards (z.B. „Goldstandard“) können freiwillig von den Akteuren der Wirtschaft im Sinne eines zusätzlichen Efforts akzeptiert werden.

B1.3: Für wichtige Emittentengruppen soll das CO₂-Gesetz den globalen sektoralen Ansatz ermöglichen. Dafür sind aber nicht einseitige Massnahmen des Bundes erforderlich, sondern vielmehr ein Verhandlungsangebot der Schweiz im Rahmen der Post-Kyoto-Verhandlungen. Diverse andere Staaten und Staatengruppen unterstützen diesen Ansatz, weil damit die Verlagerung von Treibhausgasen in Länder ohne Reduktionsverpflichtungen vermieden werden kann, Technologietransfer in die Entwicklungsländer ermöglicht wird und zum Klimaschutz am besten beigetragen werden kann.

B1.4: Der Bund soll sich im Rahmen der bestehenden Aktivitäten der Forschung von ETH, Hochschulen und Fachhochschulen sowie der Innovationsförderung (KTI) engagieren. Die Schaffung von Sondertöpfen des Bundes ist wegen politischer Einflussnahme auf die Mittelvergabe meist negativ.

Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel: Unter Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel sind insbesondere Massnahmen bezüglich der Landwirtschaft, der Gesundheit, des Bevölkerungsschutzes, der Wasserversorgung sowie des Schutzes vor Naturgefahren zu verstehen. Es interessieren dazu folgende Fragen:

B1.6	Sollen Massnahmen zur Anpassung an die Klimaänderung integraler Bestandteil der Schweizer Klimapolitik sein?	¨ ja	ý nein
B1.7	Soll der Bund eine Koordinationsfunktion bei der Vorsorge gegen neue Risiken aufgrund der Klimaänderung übernehmen?	¨ ja	ý nein
B1.8	Soll der Bund eine Finanzierungsfunktion bei Massnahmen zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels übernehmen?	¨ ja	ý nein

Weitere Bemerkungen zu Anpassungsmassnahmen:

B1.6: Noch ist nicht absehbar, wie sich die Klimaänderung in den Jahren 2013 bis 2020 auf die Schweiz auswirken wird. Um nicht in eine einseitige Deutung von meteorologischen Ereignissen als Folge des Klimawandels zu verfallen, sollte sich der Bund auf eine eng gefasste Koordination bei Fragen der Anpassung konzentrieren. Der Bund soll in erster Linie im Fall von grösseren Ereignissen die Tätigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden koordinieren, um damit betroffene Private von unnötigen Abklärungen und behördlichen Kompetenzstreitigkeiten zu entlasten.

B1.7: Für den Zeitraum von 2013 bis 2020 drängt sich die Frage der Vorsorge gegen neue Risiken aufgrund der Klimaänderung nicht auf.

B1.8: Für den Zeitraum von 2013 bis 2020 drängt sich die Frage der Finanzierung zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels nicht auf.

B2 Massnahmen und Instrumente zu Variante 1 „Verbindliche Klimaziele“: Im Zusammenhang mit Variante 1 ist die Möglichkeit alternativer klimapolitischer Instrumente zur Emissionsreduktion, wie beispielsweise die Einführung verschärfter Vorschriften oder aber gezielter Förderung und Anreize, zu diskutieren. Überdies interessiert der Zusammenhang zwischen der Höhe der CO₂-Abgabe und der Entwicklung des Ölpreises. Die Fragen dazu lauten wie folgt:

B2.1	Sollen anstelle der CO ₂ -Abgabe alternative Instrumente zur Emissionsreduktion eingeführt werden?	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
B2.2	Soll die Höhe der CO ₂ -Abgabe an die Wirkung des sich verändernden Ölpreises gekoppelt werden?	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein

Weitere Bemerkungen zu den Massnahmen und Instrumenten zu Variante 1:

B2.1: Wie in Variante 3 der Wirtschaftsverbände und hiervor von **strasseschweiz** vorgeschlagen, stehen freiwillige Massnahmen im Vordergrund. Für **strasseschweiz** hängt die Fortsetzung des Klimarappens auf freiwilliger Basis davon ab, dass auch in Zukunft auf die Einführung einer CO₂-Abgabe im Treibstoffbereich verzichtet wird. Zudem soll die CO₂-Abgabe wieder aufgehoben werden können, sofern die klimapolitischen Ziele erreicht worden sind. Auch fiskalische Anreize zur Erreichung eines Anteils von zehn Prozent emissionsarmer Fahrzeuge bis 2020 zählen zu den alternativen Instrumenten.

B2.2: Die CO₂-Abgabe darf nicht zu einem planwirtschaftlichen Preisgestaltungsinstrument umgebogen werden. Zudem ist es höchst fraglich, ob der Staat in der Lage ist, den Preis in der „richtigen“ Höhe festzulegen. Eine solche absolute Preisfixierung würde das in sich stimmige System der freiwilligen Befreiung von der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen gefährden. Zudem würde die Schweiz mit diesem Ansatz einen helvetischen Alleingang unternehmen, der auch den Zugang zum EU-ETS erheblich erschweren würde.

B3 Massnahmen und Instrumente zu Variante 2 „Verbindliche Schritte zur Klimaneutralität“: Im Zusammenhang mit Variante 2 interessiert die Akzeptanz alternativer Instrumente zur Durchsetzung der Kompensationspflicht, wie beispielsweise Vorschriften beim Import, sowie die Frage der Kompensationspflicht an sich. Ferner ist zu klären, ob zur Erreichung der vollständigen Klimaneutralität der Schweiz ab 2030 sämtliche Treibhausgase und Emittenten, wie beispielsweise Methan und Lachgas aus der Landwirtschaft, CO₂ aus der Abfallverbrennung und der Zementproduktion und synthetische Treibhausgase aus Kühlmitteln, mit einer Kompensationspflicht belegt werden sollen. Die Fragen dazu lassen sich wie folgt formulieren:

B3.1	Sollen anstelle der CO ₂ -Abgabe alternative Instrumente zur Durchsetzung der Kompensationspflicht eingeführt werden?	.. ja	ý nein
B3.2	Sollen vornehmlich die Importeure fossiler Brenn- und Treibstoffe mit einer Kompensationspflicht belegt werden?	.. ja	ý nein
B3.3	Sollen zur Erlangung der vollständigen Klimaneutralität ab 2030 alle Treibhausgase und Emittenten mit einer Kompensationspflicht belegt werden?	.. ja	ý nein

Weitere Bemerkungen zu den Massnahmen und Instrumenten zu Variante 2:

Die Variante 2 „Verbindliche Schritte zur Klimaneutralität“ ist in der vorgeschlagenen Ausgestaltung ungeeignet. In diesem Sinne erübrigen sich weitere Bemerkungen.

(C) Fragen zur Finanzierung der Klimapolitik der Schweiz

Nebst den Zielen sowie den Instrumenten und Massnahmen der Klimapolitik wird auch die Frage der Finanzierung der Klimapolitik der Schweiz zu entscheiden sein. Die Klimapolitik der Schweiz kann entweder verursacherbezogen (zum Beispiel aus einer CO₂-Abgabe) oder durch allgemeine Bundesmittel finanziert werden. In diesem Zusammenhang interessieren die Antworten auf folgende Fragen:

C1.1	Ist eine verursachergerechte Finanzierung von Reduktionsmassnahmen einer Finanzierung aus allgemeinen Bundesmitteln vorzuziehen?	.. ja	ý nein
C1.2	Ist eine verursachergerechte Finanzierung von Anpassungsmassnahmen einer Finanzierung aus allgemeinen Bundesmitteln vorzuziehen?	.. ja	ý nein

Weitere Bemerkungen zur Finanzierung der Klimapolitik der Schweiz:

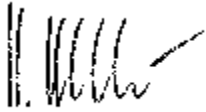
C1.1: Es stellt sich die Kernfrage, ob und wie das Verursacherprinzip bei einem globalen Problem wie dem Klimawandel bei sehr unterschiedlichen Emittenten angesetzt werden kann. Die Finanzierung von Reduktionsmassnahmen müsste nach diesem Prinzip eher jenen Staaten angelastet werden, die schon seit Jahrzehnten hohe Treibhausgasemissionen pro Einwohner und Einheit des Bruttoinlandprodukts (BIP) verursacht haben. Anders als in den klassischen Umweltbereichen wie der Abwasserreinigung oder der Abfallbeseitigung ist eine Bestimmung der Verursacher sehr schwierig. Gemäss dem geltenden CO₂-Gesetz und der von uns vorgeschlagenen Variante 3 sind es ohnehin die Unternehmen und Privaten, welche die Reduktionsmassnahmen bezahlen. Der Bund übernimmt hier keine Finanzierungsaufgabe.

C1.2: Solange nicht geklärt ist, welche Anpassungsmassnahmen nötig sind und ob sie als Folge der Klimaänderung bereits im Zeitraum 2013 bis 2020 überhaupt schon anfallen werden, ist die Frage der Finanzierung hinfällig. Zudem stellt sich – wie bei C1.1 dargelegt – wiederum die Frage, ob das Verursacherprinzip hier anwendbar ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller

Anhang: Synopse der gemeinsamen Eingabe der Wirtschaftsverbände zur Revision des CO₂-Gesetzes
(zitiert: Vorschlag Wirtschaft)