

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Umwelt  
3003 Bern

Bern, 04. April 2022  
VL CO2-G / MM

Per Mail an: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

## Revision des CO2-Gesetzes Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen hat sich in der Vergangenheit bereits immer dafür eingesetzt, dass die Klimapolitik der Schweiz vorangetrieben wird und dazu die notwendigen Massnahmen im CO2-Gesetz verankert werden. Bereits 2019 hat sich die FDP zudem zum Netto-Null-Ziel bis 2050 bekannt (siehe [Positionspapier](#)). Sowohl in der Totalrevision des CO2-Gesetzes sowie bei der Übergangsgesetzgebung bis 2024 war die FDP entscheidend daran beteiligt, einen Kompromiss im Parlament zu finden. Diese Neuauflage des CO2-Gesetzes muss im Kontext der Ablehnung durch das Stimmvolk im Sommer 2021 jedoch nochmals neu beurteilt werden. Oberstes Ziel ist die Mehrheitsfähigkeit dieser Vorlage, ohne dabei die kurz- und langfristigen Ziele der Klimapolitik zu torpedieren. Ansonsten droht der Stillstand, was für den Standort Schweiz aus ökologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gründen schädlich wäre.

Mit diesem Entwurf des Bundesrates kann dieses Ziel unter gewissen Voraussetzungen erreicht werden und wird darum von der FDP im Grundsatz unterstützt. Die Vorlage bietet deutlich mehr Flexibilität in der Zielerreichung und verzichtet grossmehrheitlich auf die Einführung von neuen Abgaben oder Instrumenten, die einzelne Branchen oder Bevölkerungsteile übermässig belasten würden. Das entspricht auch den Forderungen der FDP, die bereits im November 2021 einen Lösungsweg über das [3-Säulen-Konzept](#) präsentiert hat. Daran wird sich die FDP in der erneuten Beratung des CO2-Gesetzes orientieren und dabei darauf achten, dass zwischen den verschiedenen Bereichen keine Quersubventionierungen stattfinden sowie möglichst technologieneutrale Lösungen angestrebt werden. Darum fordert die FDP diverse Verbesserungen am Entwurf des Bundesrates.

### Reduktionsziele

Wie bereits in der letzten Revision des CO2-G sollen die THG-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 halbiert werden. Zu diesem Ziel hat sich die FDP bereits dazumal bekannt und tut dies weiterhin. Sehr zu begrüssen ist es, dass in Art. 3 CO2-G explizit auf einen fixen Inlandanteil verzichtet wird. Diese offene Formulierung ermöglicht eine flexiblere Verteilung der Massnahmen im In- und Ausland, wie das die FDP bereits in der Erstberatung des CO2-G gefordert hatte. Jedoch ist auch für die FDP klar, dass die Massnahmen primär im Inland ansetzen sollen. Eine flexible Handhabung bedingt aber, dass bei der Umsetzung auf Verordnungsebene entsprechend mit Richtwerten operiert wird. Nur so ist eine Zielerreichung bis 2030 realistisch.

### **CO2-Abgabe auf Brennstoffe**

Ebenfalls begrüsst wird der Beschluss des Bundesrates, die CO2-Abgabe beim heutigen Maximalsatz von 120 Fr. pro tCO2 zu belassen. Dieses Zugeständnis an die Stimmbevölkerung ist nachvollziehbar und richtig. Denn die Schweiz besitzt im internationalen Vergleich weiterhin eine der höchsten CO2-Abgabe auf Brennstoffen. Wie von der zuständigen Bundesrätin angekündigt, soll mit der neuen Vorlage auf Abgabenerhöhungen verzichtet werden. Mit der Erhöhung der Zweckbindung der CO2-Abgabe in Art. 33a CO2-G wird aber der Anteil der Rückvergütung zugunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft verkleinert, was faktisch auch zu einer Erhöhung der Abgabenlast führt. Aus Sicht der FDP handelt es sich hier um einen Widerspruch, der unehrlich ist und korrigiert werden muss. Zudem stellen sich mit der Erhöhung der Zweckbindung verfassungsrechtliche Fragen bezüglich der Abgrenzung zu einer Steuer (siehe Seite 55 des erläuternden Berichts). Hinzu kommt, dass gemäss Beurteilung der FDP bereits ein Anteil von 1/3, welcher nicht an Bevölkerung und Wirtschaft zurückverteilt wird, beim Stimmvolk negative Reaktionen ausgelöst und zur Ablehnung der Vorlage beigetragen hat. Eine Erhöhung des zweckgebundenen Anteils ist deshalb auch aus diesem Grund klar abzulehnen. Wie bisher sollen darum 2/3 der Einnahmen aus der CO2-Abgabe an die Bevölkerung und Unternehmen zurückverteilt werden.

### **Gebäude**

Gemäss dem Vorschlag des Bundesrates soll das **Gebäudeprogramm** fortgeführt werden und entsprechend sollen ein Drittel der Einnahmen aus der CO2-Abgabe bzw. maximal 450 Mio. Fr. pro Jahr für Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO2-Emissionen bei Gebäuden einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr verwendet werden. In dieser Hinsicht teilt die FDP im Grundsatz die Position des Bundesrates. Denn mit rund einem Viertel der CO2-Emissionen sind die Gebäude nach wie vor einer der grössten Verursacher von Treibhausgasen. Falsch wäre es hingegen, das Programm mit zusätzlichen Mitteln auszubauen. Bereits heute sind die Mitnahmeeffekte des Gebäudeprogrammes hoch und in der Vergangenheit wurden die Mittel nicht immer ausgeschöpft. Ebenfalls abgelehnt wird die in Art. 9 Abs. 4 CO2-G neu eingeführte Meldepflicht beim Ersatz von fossilen Heizsystemen.

Anstatt neue administrative Leerläufe einzuführen oder das bestehende Gebäudeprogramm auszubauen, fordert die FDP zumindest langfristig ein Auslaufen des Programmes. Es braucht eine Ablösung durch ein neues privatwirtschaftlich finanziertes **Gebäudeprogramm 2.0**. Diese Lösung soll die Investitionskosten grösserer Sanierungsprojekte über den gesamten Lebenszyklus tragen und die Speisung soll neu komplett privatwirtschaftlich aus Pensionskassenvermögen, Finanzbranche etc. erfolgen. Vorstellbar wären auch Bürgschaftsprogramme des Bundes, um langfristige Energiespardarlehen abzusichern. Damit könnten deren Modalitäten trotz langer Laufzeit kundenfreundlich ausgestaltet werden.

Anstatt dem Ausbau des Gebäudeprogrammes fordert die FDP zudem, dass die **steuerlichen Anreize für Gebäudesanierungen** erhöht werden. So sollen getätigte Sanierungsinvestitionen in einer Übergangsphase steuerlich stärker abzugsfähig sein (z.B. Faktor von 1,5) und sämtliche energetische Massnahmen umfassen. Das könnten z.B. Investitionen in nachhaltige Energieerzeugungsanlagen sein oder die im erläuternden Bericht vorgeschlagenen Abzüge zugunsten der Installation von Ladeinfrastrukturen für Fahrzeuge in privaten Gebäuden. Das wäre eine Optimierung des bei der Energiestrategie 2050 eingeführten Instrumentes der FDP. Ebenfalls eine wichtige Forderung der FDP ist die Anrechenbarkeit der **Sanierungsinvestitionen beim Mietzins**. Wie bereits mit der (abgeschriebenen) Motion von NR Bourgeois ([19.3924](#)) gefordert, soll in Zukunft eine kostenneutrale Bilanzierung bei den Nebenkosten ermöglicht werden. Diese Lösung des Mieter-Vermieter-Dilemmas resultiert in zusätzlichen Anreizen für Immobilienbesitzer, die Sanierung des Gebäudeparks voranzutreiben und gleichzeitig würden die Mieter nicht zusätzlich belastet.

## **Strassenverkehr**

Zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Strassenverkehr sollen in Anlehnung an die letzte Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes erneut die **CO<sub>2</sub>-Absenkwerte für Neufahrzeuge** aus der EU übernommen werden. Im Unterschied zur letzten Revision will der Bundesrat diese Zielwerte jedoch nur für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper übernehmen. Schwere Nutzfahrzeuge sollen hingegen keine CO<sub>2</sub>-Zielwerte erhalten. Die FDP hat sich bereits in der Beratung der Energiestrategie 2050 dafür eingesetzt, dass die Schweiz ihre CO<sub>2</sub>-Zielwerte im Gleichschritt mit der EU anpasst. Darum hat die FDP auch in der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-G Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge unterstützt, die bereits in der EU eingeführt wurden. Entsprechend fordert die FDP auch in dieser Revision die Übernahme der EU-Grenzwerte. Sie waren weder in der parlamentarischen Beratung noch in der Volksabstimmung umstritten. Ebenfalls ist es weiterhin wichtig, dass bei der Definition der technischen Anforderungen z.B. bei der Messmethode auf keinen Fall ein Swiss Finish eingeführt wird. Hier gilt es, sich eng an der EU-Gesetzgebung zu orientieren.

Im Grundsatz einverstanden ist die FDP mit dem Beschluss, die **LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge** befristet weiterzuführen und in das Gesetz zu überführen. Es wäre jedoch zielführender, diese Anpassung direkt mit einer technologieneutralen Formulierung zu verbinden und dabei auf die CO<sub>2</sub>-Neutralität abzielen. Relevant ist schliesslich nicht die Antriebsform, sondern der Betrieb mit einer CO<sub>2</sub>-neutralen Technologie. Die FDP fordert daher den Bundesrat auf, diese Formulierung im SVAG anzupassen und sich dabei an der abgeänderten Motion [19.4381](#) zu orientieren, die im März 2021 an den Bundesrat überwiesen wurde.

Um zusätzliche Anreize zugunsten der Produktion und dem Inverkehrbringen von synthetischen bzw. erneuerbaren Kraft- und Treibstoffen zu schaffen, soll der Bundesrat die **Anrechenbarkeit bei den Flottenzielen** der Importeure ermöglichen. Die Bestimmung war bei der letzten Revision des CO<sub>2</sub>-G (Art. 18) grossmehrheitlich unbestritten und würde der betroffenen Branche Planungs- & Investitionssicherheit geben.

Die **Kompensationspflicht für Treibstoff-Importeure** soll aus Sicht der FDP weitergeführt werden. Es braucht dabei aber Anpassungen, um vermehrt Kompensationsprojekte im Inland finanzieren zu können. Wie in der Verlängerung des bestehenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes sollen 15% der zu kompensierenden Menge mit Inlandmassnahmen umgesetzt werden. Unter der Beibehaltung des heutigen maximalen Preisaufschlags von 5 Rp. pro Liter sollen Projekte gegenüber heute stärker der Mobilität zugutekommen. So sollen alternative Treibstoffe bzw. die Produktion von synthetischen Treibstoffen ebenfalls über das Kompensationssystem angerechnet werden können. Damit wird der Weg geebnet, um das geltende System der Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe abzulösen. Eine Lösung gemäss dem Vorschlag des Bundesrates über eine Beimischquote und nur für erneuerbare Treibstoffe scheint zu einengend. Um eine umfassendere Lösung zugunsten der Förderung von biogenen Treibstoffen zu finden, gilt es die Überlegungen der parlamentarischen Initiative [22.402](#) der UREK-N in die weitere Lösungssuche miteinzubeziehen und die Vorlage in diesem Bereich nochmals zu überarbeiten.

Zudem soll auch die **Finanzierung des Ladestationen/Tanksäulen-Netz** für Elektro und Wasserstoff über Kompensationsprojekte ermöglicht werden. Diese Lösung ist auch klar gegenüber dem Vorschlag des Bundesrates in Art. 37 CO<sub>2</sub>-G zu bevorzugen, dafür Gelder aus dem NAF einzusetzen (Sanktionszahlungen der Fahrzeug-Importeure). Denn die Einnahmen aus den Sanktionszahlungen werden mit dem ansteigenden Anteil der Elektrofahrzeuge sowie anderer alternativen Antriebsformen laufend abnehmen. Auch wenn es langfristig eine alternative Lösung für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur braucht, wäre es falsch, nun noch mehr Mittel dem NAF zu entnehmen. Dies ist auch insofern widersprüchlich, weil mit den Mitteln aus dem NAF bereits heute Ladeinfrastrukturen finanziert werden können (über das Programm Agglomerationsverkehr). Insofern werden mit diesem Vorschlag des BR Mittel zugunsten des gleichen Anliegens einfach über andere Töpfe verteilt. Falls trotzdem daran

festgehalten werden sollte, ist zumindest eine technologieoffenere Formulierung zu wählen, die nicht nur auf Elektromobilität fokussiert.

### **Flugverkehr**

Die FDP hat in ihren 3-Säulen-Konzept bereits gefordert, dass sich die Schweiz bezüglich der Förderung von CO<sub>2</sub>-neutralen Treibstoffen an den EU-Zielen orientieren soll. Die nun vorgeschlagene **Beimischquote** für Sustainable Aviation Fuel (SAF) gemäss EU-Zielen entspricht auch den Forderungen der FDP und wird darum unterstützt. Wichtig ist, dass bei diesen internationalen Zielwerten gleich lange Spiesse für alle Teilnehmer gelten und mindestens auf EU-Ebene kongruent geregelt sind. Es darf hier keine Schweizer Insellösung entstehen, die Wettbewerbsnachteile verursachen. Wie sich die genauen Zielwerte in der EU entwickeln, ist jedoch weiterhin unklar. Darum sollen diese für die Schweiz richtigerweise auf Verordnungsstufe geregelt werden. Damit ist genügend Flexibilität vorhanden, um allenfalls auch für die Schweiz passendere Umsetzungen der Beimischquote zu definieren (z.B. auch bezüglich des Zeitraums der Erfüllung). Richtigerweise definiert der Bundesrat bereits auf Gesetzesstufe die Berichterstattung oder die Sanktionierung. Hingegen unverhältnismässig erscheint die Berichterstattung der aufgewendeten Kosten der Kompensation gemäss Art. 13d Abs. 6 CO<sub>2</sub>-G, auf die verzichtet werden soll. Die Investitionsbeiträge für innovative Firmen gemäss Art. 103b LFG, die Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren, stärken den Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz und werden hingegen von der FDP unterstützt.

### **Öffentlicher Verkehr**

Der Vorschlag des Bundesrates, die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für die Luftfahrt für die **Finanzierung von Nachtzügen** zur Verfügung zu stellen, wird von der FDP abgelehnt. Diese erneute Quersubventionierung widerspricht der Verursachergerechtigkeit. Wenn schon müssten die Mittel aus den Versteigerungen auch wieder in die Luftfahrt fliessen. Dies wäre möglich, um z.B. einen Teil der hohen Anfangsinvestitionen für die Produktion und Beschaffung von synthetischen Kraftstoffen wie Kerosin in der Schweiz zu decken.

Ebenfalls abgelehnt wird der Vorschlag des Bundesrates, einen Teil der Mehrkosten für **fossilfreie Busse und Schiffe** aus dem allgemeinen Bundeshaushalt mit 15 Mio. Fr. zu unterstützen. Wie bereits in der letzten Revision des CO<sub>2</sub>-G vertritt die FDP die Haltung, dass der öffentliche Verkehr keine weiteren Subventionen erhalten sollte. Bereits heute ist der öffentliche Verkehr in der Schweiz zu grossen Teilen fossilfrei unterwegs. Zudem wird der regionale Personenverkehr schon umfassend auf nationaler Ebene unterstützt. Erst Ende 2021 wurden mit dem neuen Zahlungsrahmen für die nächsten vier Jahre Mittel im Umfang von 4,4 Mrd. Fr. gesprochen. Darin wurde bereits eine Aufstockung um 250 Mio. Fr. eingeführt, womit neu auch Angebote wie Nachtbusse oder der Umstieg auf Elektrobusse unterstützt werden sollen. Hinzu kommt, dass es bereits heute im Rahmen des NAF möglich ist, Infrastrukturmassnahmen für alternative Antriebe zu finanzieren. Im CO<sub>2</sub>-G nochmals zusätzliche Mittel zu sprechen, würde entsprechend zu weit gehen und hätte kaum einen Nutzen. Hingegen einverstanden ist die FDP, die Fehlanreize über die Rückerstattung der Mineralölsteuer für konzessionierte Verkehrsbetriebe zu beheben.

### **Verminderungsverpflichtung / EHS**

Bereits in der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes hat die FDP den Antrag gestellt, die Zielvereinbarungssysteme auf alle Unternehmen auszuweiten. Entsprechend erfreut ist die FDP, dass diese Forderung in der Neuauflage der Revision bereits vom Bundesrat übernommen wurde. Es ist richtig, dass sich alle Betreiber von Anlagen von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreien lassen können, wenn sie eine Verminderungsverpflichtung abschliessen. Unverständlich ist hingegen, wieso das System bereits zum jetzigen Zeitpunkt und in dieser Revision des CO<sub>2</sub>-G ein Ablaufdatum nach Art. 31 Abs. 1 Bst. c & Abs. 2 CO<sub>2</sub>-G erhalten soll. Ob Ende 2040 noch Massnahmen der Industrie über eine Zielvereinbarung notwendig sein werden, soll zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden. Wenn schon sollte das Netto-Null-Ziel bis 2050 als Richtwert benutzt werden. Aus Sicht der FDP ist es aber klar zu bevorzugen, dass in

dieser Revision des CO2-G nur Massnahmen bis 2030 beschlossen werden und damit auf diesen Verweis in Art. 31 CO2-G verzichtet wird.

Die Bestimmungen zum **Emissionshandelssystem** werden gemäss der letzten Beratung des CO2-G grossmehrheitlich begrüsst. Richtig ist es auch, dass neu auch CO2-Speicher im Emissionshandel angerechnet werden können, die vor allem mit Hinblick auf das Netto-Null-Ziel bis 2050 eine wichtige Rolle spielen werden. Die FDP fordert, dass wie bisher im Gleichschritt mit den Entwicklungen in der EU die Schweiz die Weiterentwicklungen des EU-EHS übernimmt und damit auch weitere Branchen in das EHS aufgenommen werden könnten. Zudem soll die freiwillige Teilnahme am EHS auch für kleinere Emittenten vereinfacht werden.

#### **Weitere Massnahmen**

Die FDP begrüsst den Beschluss des Bundesrates, die unbestrittenen Massnahmen im Finanzmarkt erneut aufzunehmen. Die Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken der Finanzinstitute durch die FINMA wurde bereits in der Totalrevision unterstützt und soll erneut ins CO2-G aufgenommen werden.

Ebenfalls sehr zu begrüessen ist der Vorschlag des Bundesrates, aus dem Technologiefonds in Art. 35 CO2-G zusätzliche Mittel zur Absicherung der Risiken bei Investitionen in den Neu- und Ausbau thermischer Netze und Wärmeerzeugungsanlagen zu Verfügung zu stellen. Dies entspricht u.a. der Position der FDP im Fraktionspostulat [19.4051](#), das bessere Rahmenbedingungen für Fernwärme- und Fernkälteanlagen bzw. Netze fordert, um das Potenzial in der Schweiz stärker auszunutzen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

Freundliche Grüsse  
FDP.Die Liberalen  
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart  
Ständerat

Jon Fanzun