

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 30. März 2022

531. Revision des CO₂-Gesetzes (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 unterbreitete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Revision des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) zur Vernehmlassung.

Die Schweiz hat sich mit der Ratifikation des Übereinkommens von Paris dazu verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 50% gegenüber 1990 zu verringern. Mit der vorliegenden Revision des CO₂-Gesetzes sollen die dafür erforderlichen Massnahmen geregelt werden. Sie ersetzt die in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 abgelehnte Totalrevision des CO₂-Gesetzes und soll 2025 in Kraft treten. Bis Ende 2024 haben die eidgenössischen Räte eine Verlängerung des geltenden CO₂-Gesetzes beschlossen.

Die Gesetzesvorlage verzichtet auf neue Abgaben oder auf die Erhöhung von bestehenden Abgaben. Die Verminderungsziele sollen vielmehr mit gezielten, auch steuerlichen Anreizen und Förderinstrumenten in den Sektoren Verkehr, Gebäude und Industrie erreicht werden. Dabei sollen die Finanzmittel wiederum grundsätzlich demjenigen Sektor zugutekommen, aus dem sie stammen.

Die Revision sieht vor, die heutigen Fördermöglichkeiten zu erweitern. So wird das Gebäudeprogramm weitergeführt und ergänzt. Auch werden neue Fördermöglichkeiten geschaffen, z. B. für kommunale und regionale Energieplanungen, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr, alternative Antriebe im öffentlichen Verkehr und Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt. Ein wesentlicher Teil soll über die Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe finanziert werden, die neu weniger als die Hälfte anstatt wie bisher einen Drittel betragen soll. Der maximale Abgabesatz von Fr. 120 pro Tonne CO₂ soll hingegen unverändert bleiben. Neu sollen sich jedoch alle Betreiber von Anlagen, die eine wirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Tätigkeit ausführen, von der CO₂-Abgabe befreien lassen können. Als Gegenleistung müssen sie eine Verminderungsverpflichtung eingehen und darlegen, wie sie bis spätestens Ende 2040 keine Treibhausgasemissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Brennstoffe mehr verursachen. Im Emissionshandel schafft die Revision die Voraussetzung, damit geplante Verschärfungen in der Europäischen Union (EU) berücksichtigt werden können.

Die Vorlage sieht im Weiteren vor, die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge im Einklang mit der EU ab 2025 und ab 2030 zu verschärfen. Treibstoffimporteure sollen verpflichtet werden, zwischen 5% und 10% der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr über die Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen zu vermindern und einen bestimmten Prozentsatz der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr zu kompensieren. Sie dürfen die Kosten für die CO₂-Kompensation im In- und Ausland wie bisher mit höchstens 5 Rappen pro Liter Treibstoff refinanzieren. Für erneuerbaren Flugtreibstoff soll eine Beimischquote eingeführt werden.

Die Vorlage kann in ihren Grundzügen und unter Berücksichtigung eines Grossteils der Anträge der gemeinsamen Stellungnahme der Konferenz Kantonalen Energiedirektoren, der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs unterstützt werden. Sie nutzt und verstärkt bestehende, bewährte Instrumente und ergänzt diese um wenig umstrittene weiterführende Massnahmen. Mit der Vorlage wird versucht, die Emissionen stark zu vermindern. Der Bundesrat rechnet damit, dass mit der Vorlage bis 2030 eine Verminderung um 33% gegenüber 1990 im Inland erreicht werden könnte. Damit verbleibt eine grosse Ziellücke, die mit Emissionsreduktionen im Ausland geschlossen werden muss. Dies ist jedoch aus mehreren Gründen problematisch. Da nahezu alle Länder das Übereinkommen von Paris ratifiziert haben, wird es künftig im Ausland immer weniger Möglichkeiten geben, günstig Klimaschutz zu betreiben. Zudem kann ein hoher Anteil an Auslandskompensation dazu führen, dass notwendige Umstellungen in der Schweiz nicht vorgenommen werden und später allenfalls zu höheren Kosten, z. B. aufgrund vorzeitigen Ersatzes, erfolgen müssen. Ausserdem verbleibt damit weniger Wertschöpfung im Inland. Es ist daher zu beantragen, die Vorlage stellenweise anzupassen, um eine grössere Verminderung im Inland erzielen zu können. Der Höchstsatz für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe sollte erhöht werden. Dies gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, zeitnah lenkend einzugreifen, sollte der Absenkpfad im Bereich der Brennstoffe nicht eingehalten werden. Im Weiteren sollen im Verkehr Emissionsreduktionen durch die Einführung von Flottenzielwerten für schwere Nutzfahrzeuge und durch die Abschaffung von Erleichterungen für Importeurinnen und Importeure von Fahrzeugen erzielt werden. Ausserdem sollen keine Anreize für schwere Fahrzeuge mehr gesetzt werden. Die vorgesehenen finanziellen Förderungen können im Wesentlichen unterstützt werden, es sind lediglich kleinere Änderungen bei den Fördertatbeständen und der Finanzierung zu beantragen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an raphael.bucher@bafu.admin.ch):

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns eingeladen, zum Entwurf für die Revision des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

A. Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 26. Januar 2022 seine langfristige Klimastrategie festgesetzt (RRB Nr. 128/2022). Er strebt an, das Ziel «Netto-Null» bis 2040, spätestens jedoch bis 2050 zu erreichen. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 halbiert werden. In der Klimastrategie zeigt der Regierungsrat auf, welche strategischen Handlungsbereiche er verfolgt, um seine Ziele zu erreichen. Bei einigen Bereichen hat der Kanton jedoch nur beschränkt Handlungsspielraum, da diese in der Kompetenz des Bundes liegen. Ein Teil dieser Bereiche wird mit dem CO₂-Gesetz geregelt. Damit der Kanton seine Klimaziele erreichen kann, ist es daher wichtig, dass die Regelungen im CO₂-Gesetz in geeigneter Weise ausgestaltet sind und rasch zu einer markanten Verminderung der Treibhausgasemissionen führen. Wir begrüssen somit die vorliegende Revision des CO₂-Gesetzes. Sie nutzt und verstärkt bestehende, bewährte Instrumente und ergänzt diese um wenig umstrittene weiterführende Massnahmen.

Ein zentrales Instrument der Vorlage ist die CO₂-Abgabe. Die vorgeschlagene Gesetzesrevision sieht von einer Erhöhung des maximalen Abgabesatzes von Fr. 120 pro Tonne CO₂ ab. Grundsätzlich sind gezielte Lenkungsmaßnahmen für die Verminderung der Treibhausgasemissionen aus Brennstoffen ein geeignetes Steuerungsinstrument. Eine allfällige Erhöhung des maximalen Abgabesatzes muss auch vor dem Hintergrund der Preisentwicklungen von Erdöl und Erdgas im Zusammenhang mit der geopolitischen Lage (wie beispielsweise dem Ukraine-Krieg) betrachtet werden. Diese Entwicklungen sind zu verfolgen.

B. Unterstützung der gemeinsamen Stellungnahme der EnDK, BPUK und KÖV

Wir unterstützen die in der gemeinsamen Stellungnahme der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren (EnDK), der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) enthaltenen Anträge und Hinweise weitestgehend. Zur Unterstützung fossilfreier Antriebe im öffentlichen Verkehr (Art. 41a) und zum Mineralölsteuergesetz haben wir abweichende Anträge.

In Ergänzung bzw. abweichend zur Stellungnahme der EnDK, BPUK und KÖV haben wir folgende Anträge und Hinweise:

C. Allgemeine Bestimmungen

Anpassung an den Klimawandel

Wir begrüßen, dass mit Art. 1 Abs. 1 Bst. b E-CO₂-Gesetz neben dem Klimaschutz durch die Reduktion von Treibhausgasen auch die Anpassung an den Klimawandel im CO₂-Gesetz festgehalten wird. Gemäss erläuterndem Bericht umfasst der Begriff «Klimaschutz» gemäss Art. 2 Abs. 7 E-CO₂-Gesetz ausdrücklich auch den Schutz vor den Folgen des Klimawandels durch die Anpassung. Dies ist unter anderem aus Sicht der Raumplanung zu begrüßen, da die Anpassung an den Klimawandel bisher nur indirekt über Art. 8 CO₂-Gesetz im Rahmen der Koordinationsaufgabe des Bundes erwähnt wurde. Auch sind die mit der Anpassung verbundenen raumplanerischen Anforderungen bisher in keinem anderen Bundeserlass aufgenommen worden.

In Art. 8 CO₂-Gesetz wird zurzeit geregelt, dass der Bund Anpassungsmassnahmen koordiniert. In der in der Volksabstimmung gescheiterten Fassung vom 25. September 2020 war vorgesehen, dass Bund und Kantone gemeinsam für die Erarbeitung und die Beschaffung von Grundlagen für die Anpassung sorgen (Abs. 2). Wir sind der Ansicht, dass diese Bestimmung für die Anpassung an den Klimawandel förderlich wäre und eine entsprechende Änderung von Art. 8 des CO₂-Gesetzes im Rahmen der vorliegenden Revision erfolgen sollte.

Antrag: Art. 8 Abs. 2 CO₂-Gesetz ist gemäss der Fassung vom 25. September 2020 folgendermassen anzupassen:

«Er sorgt *in Zusammenarbeit mit den Kantonen* für die Erarbeitung und Beschaffung von Grundlagen, die für das Ergreifen dieser Massnahmen notwendig sind.»

Verminderung nach Stand der Technik

Bei Erstellung oder wesentlicher Änderung von Anlagen, die grössere Mengen an Treibhausgasemissionen verursachen, wie beispielsweise Anlagen von grösseren Industriebetrieben oder auch Verkehrsinfrastrukturen, wird deren Klimaverträglichkeit heute in der Regel nicht abgeklärt. Auch werden von der Bauherrschaft keine besonderen Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen oder zur Anpassung an den Klimawandel gefordert. Ergänzend zu den übrigen Bestimmungen, insbesondere zur Verminderungspflicht, sind in diesem Bereich daher entsprechende rechtliche Grundlagen zu schaffen.

D. Massnahmen im Verkehrsbereich

Der Verkehr ist neben dem Gebäudepark einer der beiden Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen in der Schweiz. Während im Gebäudesektor über die letzten Jahre die Emissionen verringert werden konnten, sind die Emissionen im Verkehr 2019 immer noch gleich hoch wie 1990. Wahrscheinlich ist das Sektorziel von minus 10% bis 2020 gegenüber 1990 nicht erreicht worden. Hier besteht grosser Handlungsbedarf.

Flottenziele

Das CO₂-Gesetz enthält CO₂-Zielwerte für Neufahrzeuge. Seit 2020 gelten gemäss dem geltenden CO₂-Gesetz für Personenwagen 95 Gramm CO₂ pro Kilometer, für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) 147 Gramm CO₂ pro Kilometer. Ab 2025 soll für beide Fahrzeugkategorien ein um 15% tieferer CO₂-Wert gelten und ab 2030 für Personenwagen ein um 37,5% tieferer Zielwert sowie für LNF ein um 31% tieferer Zielwert. Die Vorlage sieht vor, dass der Bundesrat wie bisher bei der Einführung der neuen Zielwerte Erleichterungen gewähren kann, z. B. wenn der Anteil von sehr effizienten Fahrzeugen bei einem Importeur besonders hoch ist. Da der vorgesehene Absenkpfad frühzeitig bekannt und seit mehreren Jahren in Diskussion ist, sind jedoch keine Erleichterungen mehr notwendig.

Antrag: Art. 10a Abs. 2 E-CO₂-Gesetz ist wegzulassen.

Für die Neuwagenflotte jedes Importeurs von Fahrzeugen wird eine individuelle Zielvorgabe berechnet. Dabei wird unter anderem das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der Flotte des Importeurs berücksichtigt. Dies führt dazu, dass Importeure mit schwereren Fahrzeugen in ihrer Neuwagenflotte einen weniger ambitionierten CO₂-Zielwert erreichen müssen. Wie schon in den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen enthält auch die aktuelle Vorlage keine ausreichenden Anreize zur Umstellung auf leichtere Fahrzeuge. Dies wäre aber wichtig, um die

Emissionen der Fahrzeugflotte zu senken, denn leichtere Fahrzeuge benötigen weniger Treibstoff und verursachen damit pro Kilometer weniger CO₂. Weiter wäre mit leichteren Fahrzeugen eine Verminderung der grauen Energie verbunden. Die Vorlage ist dahingehend anzupassen, dass der Einfluss des Gewichts auf die CO₂-Zielvorgabe schrittweise abgebaut wird.

Antrag: Art. 11 Abs. 2 Bst. a E-CO₂-Gesetz ist folgendermassen zu ergänzen: «die Eigenschaften der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte, wie das Gewicht oder die Standfläche, wobei er den Einfluss dieser Faktoren auf die Zielvorgabe schrittweise abbaut;»

Beimischquote Flugverkehr

Wir unterstützen ausdrücklich die Einführung einer Beimischquote an erneuerbaren Flugtreibstoffen für in der Schweiz zur Betankung verkauftem Flugpetrol (Kerosin) gemäss Art. 13d Abs. 1 des E-CO₂-Gesetzes. Als unabdingbar erachten wir insbesondere die Vorgabe gemäss Art. 13d Abs. 2 des E-CO₂-Gesetzes, dass der Bundesrat im Rahmen der Detailregelung die internationalen Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der EU, zu berücksichtigen hat. Damit können Wettbewerbsverzerrungen und Schlupflöcher vermieden werden.

Gemäss Art. 13d Abs. 4 des E-CO₂-Gesetzes kann der Bundesrat Massnahmen zur Verhinderung von «Fuel Tankering» (Fluggesellschaften tanken mehr Flugtreibstoff als notwendig an Orten, wo der Treibstoff zu besseren Konditionen erhältlich ist) vorsehen. Der Spielraum für Massnahmen ist aufgrund der nötigen Konformität mit dem internationalen Luftfahrtrecht allerdings beschränkt. Massnahmen wie die im erläuternden Bericht als Beispiel erwähnte Berichterstattungspflicht dürften sich in einem grossen administrativen Aufwand erschöpfen, ohne hierbei gleichzeitig einen wesentlichen Beitrag daran leisten zu können, den Verbrauch fossiler Flugtreibstoffe tatsächlich zu verringern.

Antrag: Art. 13d Abs. 4 E-CO₂-Gesetz ist wegzulassen.

Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene und Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr

Wir befürworten die Schaffung von Fördermöglichkeiten des grenzüberschreitenden Schienenfernverkehrs (u. a. Nachtzüge). Diese Angebote als Alternative zu Kurzstreckenflügen auszubauen, unterstützt die wesensgerechte Verkehrsmittelnutzung, die vom Kanton Zürich angestrebt wird. Eine Überwälzung von Erlösen aus der Luftfahrtbranche zur Förderung der Bahnbranche erachten wir hierfür aber nicht als zweckmässig. Da die Erreichung der Klimaziele in der Luftfahrtbranche er-

hebliche Investitionen erfordert wird, sollten sämtliche Erlöse aus der Luftfahrtbranche auch direkt in dieser selbst in Form von Förderbeiträgen gemäss Art. 103b Abs. 2 und 3 des Entwurfs des Luftfahrtgesetzes (E-LFG; SR 748.0) investiert werden, um die Klimaneutralität der Luftfahrtbranche bestmöglich voranzutreiben. Zurzeit sind dafür zum Teil Mittel des allgemeinen Bundeshaushalts vorgesehen. Wir schlagen daher vor, Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt über die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten aus der Luftfahrt zu finanzieren und die Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs über den allgemeinen Bundeshaushalt zu fördern. Ausserdem ist die Verbindlichkeit zu verstärken und auf eine Kann-Formulierung zu verzichten.

Antrag: Der erste Satz von Art. 37a Abs. 1 des E-CO₂-Gesetzes ist folgendermassen anzupassen: «*Der Bund fördert den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, mit höchstens 30 Millionen Franken pro Jahr, in Gesamtkoordination mit der Luftfahrt.*»

Antrag: Art. 103b Abs. 2 E-LFG ist folgendermassen anzupassen: «*Der Bund fördert mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge insbesondere Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr, namentlich die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.*»

Antrag: Art. 103b Abs. 1 E-LFG ist folgendermassen anzupassen: «*Der Bund fördert die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt.*»

Fossilfreie Antriebe öffentlicher Verkehr

Art. 41a E-CO₂-Gesetz sieht vor, fossilfreie Busse und Schiffe des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Der Betrieb von Batteriebusen setzt eine entsprechende Lade- und Garageninfrastruktur voraus. Eine auf Fahrzeuge beschränkte Förderpolitik hätte ungewollte Verzögerungen in der Dekarbonisierung zur Folge. Laut erläuterndem Bericht soll die Förderung subsidiär zu anderen nationalen und kantonalen Förderprogrammen zum Einsatz kommen. Das langfristig angelegte Programm Agglomerationsverkehr, das im erläuternden Bericht als eine der Unterstützung gemäss Art. 41a E-CO₂-Gesetz vorgelagerte Finanzierungsmöglichkeit genannt wird, ist mit seinen zeitintensiven Vorbereitungsprozessen und festen Förderzyklen für die rasch notwendige Anpassung einer Garageninfrastruktur ungeeignet. Ausserdem können vom bisherigen Programm nur Agglomerationen profitieren. Da ein enger Zusammenhang zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen besteht, scheint eine geteilte Förderung auch administrativ nicht zweckmässig.

Zudem ist zur genannten finanziellen Unterstützung durch die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation anzumerken, dass viele Transportunternehmen des konzessionierten öffentlichen Verkehrs das Kriterium der Zusätzlichkeit im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Bst. b Ziff. 3 CO₂-Verordnung (SR 641.711) nicht erfüllen dürften. Wir beantragen daher, dass auch Lade- und Garageninfrastruktur von der neuen Förderung umfasst werden.

Antrag: Art. 41a Abs. 1 E-CO₂-Gesetz ist um folgenden, letzten Satz zu ergänzen: *«Die Mehrkosten umfassen die Neuanschaffung von Fahrzeugen und die Einrichtung von Lade- und Garageninfrastruktur.»*

Mit der vollständigen oder teilweisen Abschaffung der Mineralölsteuer-Rückerstattung für den konzessionierten öffentlichen Verkehr spart der Bund viel Geld (78 Mio. Franken pro Jahr). Diese Mittel sind dem öffentlichen Verkehr in Form von Fördermitteln für die Umstellung auf die neuen Antriebstechnologien wieder zur Verfügung zu stellen. Weshalb der Bund jährlich nur 15 Mio. Franken und nicht die ganzen Einsparungen in die Förderung der neuen Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr verlagern will, ist nicht nachvollziehbar. Die bisherigen Überlegungen und Erfahrungen zeigen, dass die Mehrkosten von Batteriebussen gegenüber konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren unter Berücksichtigung sämtlicher Betriebskosten und einschliesslich der Abschreibung der Ladeinfrastruktur rund 38% betragen. Entgegen den Ausführungen im erläuternden Bericht kann somit nicht davon ausgegangen werden, dass zumindest zu Beginn die Mehraufwände durch die 15 Mio. Franken pro Jahr ungefähr gedeckt sein dürften. Gerade zu Beginn wäre eine deutlich höhere Unterstützung angezeigt, die im Zuge des technischen Fortschritts und damit einhergehenden Kostensenkungen durchaus wieder abgebaut werden könnte.

Antrag: In Art. 41a Abs. 2 E-CO₂-Gesetz ist «im Umfang von höchstens 15 Mio. Franken pro Jahr» wegzulassen.

E. Massnahmen in der Industrie

Wir begrüssen es, dass das Instrument der Befreiung von der CO₂-Abgabe bis 2040 befristet ist. Ebenso befürworten wir, dass die Betreibenden mit einer Verminderungsverpflichtung aufzeigen müssen, wie sie bis spätestens 2040 keine Treibhausgasemissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Brennstoffe mehr verursachen (Art. 31 Abs. 1 Bst. c E-CO₂-Gesetz). Dies ist ein aus unserer Sicht geeigneter Anreiz, um den Weg Richtung Netto-Null-Ziel zu verfolgen.

F. Massnahmen in weiteren Bereichen

Methanemissionen

Wie im erläuternden Bericht dargelegt, hat die Schweiz an der Klimakonferenz 2021 in Glasgow den Global Methane Pledge unterzeichnet. Sie hat sich damit verpflichtet, ihre Methanemissionen bis 2030 um 30% im Vergleich zu 2020 zu senken. Methanemissionen in der Schweiz entstehen zu einem grossen Teil durch landwirtschaftliche Aktivitäten (Rindviehhaltung und Hofdüngerbewirtschaftung) und zu einem kleinen Teil aus der Abfall- und Abwasserbehandlung sowie dem Erdgasnetz. Die in der Vorlage enthaltenen Massnahmen sind jedoch in keiner Weise ausreichend, um diese Emissionen zu beschränken. Hier ist ebenfalls anzusetzen.

Antrag: Es sind Massnahmen vorzusehen, mit denen die Verpflichtungen aus dem Global Methane Pledge erfüllt werden können.

Finanzmarkt

Die Schweiz hat sich mit der Ratifikation des Übereinkommens von Paris zum Ziel bekannt, die Finanzflüsse klimaverträglich auszurichten. Dieses Ziel wird mit Art. 1 Abs. 2 Bst. b auch in den Entwurf des CO₂-Gesetzes aufgenommen. Allerdings fehlen bisher Massnahmen, mit denen dieses Ziel erreicht werden soll. Die Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken durch die Finanzmarktaufsichtsbehörde gemäss Art. 40d des E-CO₂-Gesetzes ist nicht ausreichend. Mit dem Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 19.3966 der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates «Klimaverträgliche Ausrichtung und Verstärkung der Transparenz der Finanzmittelflüsse in Umsetzung des Übereinkommens von Paris» sind geeignete Massnahmen, wie z. B. Branchenvereinbarungen oder Transparenzmassnahmen, aufgezeigt worden.

Antrag: Es sind Massnahmen vorzusehen, die einen substanziellen Beitrag zur Erfüllung des Ziels, die Finanzflüsse klimaverträglich auszurichten, leisten.

G. Änderungen anderer Gesetze

Mineralölsteuergesetz (MinöStG, SR 641.61)

Die dargelegte Stossrichtung, Fehlanreize für Verbrennungsmotoren zu beseitigen und neue Antriebsformen durch Investitionsbeiträge zu fördern, ist grundsätzlich zu befürworten. Die Abschaffung der Mineralölsteuer-Rückerstattung auf 2025 für alle Fahrzeuge des konzessionierten öffentlichen Verkehrs führt indessen ebenfalls zu Fehlanreizen. Die Dekarbonisierung des Fahrzeugparks soll gemäss Bundesamt

für Verkehr im Rahmen der ordentlichen Ersatzbeschaffungen erfolgen. Vorzeitige Ablösungen von Dieselfahrzeugen sind aus ökologischer Sicht nicht wünschenswert (graue Energie). Mit der Abschaffung der Mineralölsteuer-Rückerstattung wird jedoch ein Anreiz geschaffen, dieselbetriebene Fahrzeuge – und bei Schiffen deren Motorisierung – vor ihrem ordentlichen Nutzungsende zu ersetzen. Daher sollte die Abschaffung der Mineralölsteuer-Rückerstattung ausschliesslich für Neufahrzeuge und Schiffsneumotorisierungen zur Anwendung gelangen, die nach 2025 in Betrieb genommen werden.

Antrag: Auf die Aufhebung von Art. 18 Abs. 1^{bis} MinöStG ist zu verzichten. Stattdessen ist der ganze oder teilweise Anspruch auf Rückerstattung für Treibstoffe auf vor 2025 zugelassene Dieselfahrzeuge oder Neumotorisierungen von Schiffen mit Diesellaggregaten zu beschränken.

Umweltschutzgesetz

Im Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) sollen künftig die Anforderungen an erneuerbare Treibstoffe geregelt werden. Dabei ist neben der Konkurrenz zur Erzeugung von Nahrungs- und Futtermitteln auch die Konkurrenz zu Flächen für die Biodiversitätsförderung zu berücksichtigen, da sich auch heutige oder zukünftige Extensivflächen zum Anbau von Biomasse-Rohstoffen für die Treibstoffsynthese eignen.

Antrag: Art. 35d Abs. 3 E-USG ist folgendermassen anzupassen: «Erneuerbare Treib- und Brennstoffe, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder die die Erzeugung von Nahrungsmitteln oder die nötigen Flächen für die Biodiversitätsförderung direkt konkurrieren, dürfen nicht in Verkehr gebracht werden.»

H. Auswirkungen auf die Kantone

Für die Fördermöglichkeiten sieht die Vorlage jährliche Ausgaben von höchstens 625 Mio. Franken vor. Diese Ausgaben fallen teilweise bereits heute an (z. B. Gebäudeprogramm). Der grösste Teil dieser Ausgaben (525 Mio. Franken) soll mit einer angepassten Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe finanziert werden. Die weiteren Mittel sollen aus dem Bundeshaushalt, der Versteigerung von Emissionsrechten und den Sanktionen für Fahrzeugimporteurrinnen und -importeure stammen. Die Auswirkungen auf die Kantone werden im erläuternden Bericht unzureichend dargestellt. Insbesondere ist die finanzielle Nettoauswirkung der Vorlage unklar.

Antrag: In der Botschaft sind die finanziellen Auswirkungen auf die Kantone zu beziffern und die Nettoauswirkung der Vorlage darzustellen.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli