



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

Per Mail: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 4. April 2022

Revision des CO₂-Gesetzes Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Revision des CO₂-Gesetzes Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Die Städte sind von der Klimaerwärmung besonders betroffen. Dort sind aufgrund der weitgehenden Flächenversiegelung, der begrenzten Grünflächen und der eingeschränkten Windzirkulation die Folgen der zunehmenden Hitzewellen besonders ausgeprägt. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte und der intensiven Wirtschaftsaktivitäten sind die Städte gegenüber Extremereignissen wie Starkregen oder Hochwasser zudem besonders empfindlich. Für den Städteverband sind deshalb eine Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 (gegenüber 1990) und eine Reduktion auf Netto-Null bis 2050 unerlässlich.

Allgemeine Einschätzung

Der Städteverband begrüsst die rasche Revision des CO₂-Gesetzes. Die Gesetzesvorlage geht zwar grundsätzlich in die richtige Richtung, sie wird aber aus Sicht unserer Mitglieder der Dringlichkeit der Klimaproblematik nicht gerecht. Die angestrebten Ziele sind zu wenig ambitioniert und die vorgeschlagenen Massnahmen zu wenig wirksam. Wie der Bundesrat im erläuternden Bericht festhält, wird die Schweiz ihre Klimaziele für das Jahr 2020 aller Voraussicht nach klar verpassen. Dies zeigt die Wichtigkeit griffiger Rahmenbedingungen, um die Treibhausgasemissionen rasch zu senken.

Aus Sicht der Städte wurde der neue Gesetzesentwurf im Vergleich zur Vorgängervorlage zu stark abgeschwächt. Die Ablehnung des CO₂-Gesetzes am 13. Juni 2021 war mit 51.6 % relativ knapp. Die Annahmen der Energiegesetze in den Kantonen Zürich und Glarus, welche teilweise einschneidende



Massnahmen vorsehen (z.B. im Bereich des Ersatzes von Heizungen), zeigen, dass auch griffigere Vorlagen mehrheitsfähig sein können. Vor diesem Hintergrund wünscht sich der Städteverband Nachbesserungen, insbesondere in den nachfolgend aufgeführten Bereichen.

Anliegen zu einzelnen Themen

Zielsetzung

Das Gesamtziel einer Reduktion der direkten Treibhausgasemissionen der Schweiz um 50 Prozent bis 2050 gegenüber 1990, davon gemäss dem erläuternden Bericht nur 60 Prozent im Inland, ist mit Blick auf die Zielsetzungen des Pariser Abkommens nicht ausreichend. Die Städte fordern, dass die Emissionen in erster Linie vor Ort gesenkt und Fördermittel im Inland verwendet werden. Zudem soll das Gesetz ein Ziel zur Reduktion der indirekten Emissionen der Schweiz enthalten. Dies ist notwendig, um eine Verlagerung der Emissionen ins Ausland zu vermeiden. Schliesslich sollte das Netto-Null-Ziel bis 2050 auch im Gesetz verankert werden.

Gebäude

Der Städteverband begrüsst die im Gesetzesentwurf vorgesehenen Anreize für Hausbesitzende, fossile Heizungen durch erneuerbare Lösungen zu ersetzen. Der Ersatz sollte jedoch deutlich konsequenter reguliert werden, ähnlich den Energiegesetzen der Kantone Basel-Stadt und Zürich. Der Einbau von fossilen Heizungen sollte bewilligungspflichtig sein und nur in gut begründeten Ausnahmefällen bewilligt werden können.

Zusätzlich müssen auch Massnahmen zur energetischen Gebäudesanierung, wie z.B. die Dämmung der Hülle, mit Beratung und Fördermitteln unterstützt werden. Je besser ein Haus wärmegeklämt ist, desto tiefer ist der Verbrauch an Brennstoff für das Heizen.

Für den Städteverband spielt darüber hinaus der Ausbau der thermischen Netze eine wichtige Rolle. Die vorgesehene Risikoabsicherung mit Mitteln aus dem Technologiefonds ist zwar eine willkommene Massnahme, sie reicht jedoch nicht aus, um die gewünschte Wirkung zu erreichen. Die vorgesehene Betragsgrenze von höchstens 30 Millionen Franken ist anzuheben. Um Investitionen noch sicherer zu machen, wünschen einige Städte auch die Möglichkeit einer Anschlusspflicht an erneuerbare Fernwärmenetze, die nicht nur für Neubauten, sondern auch im Bestand gelten sollte.

Schliesslich schlagen einige Städte vor, den Maximalsatz der CO₂-Abgabe zu erhöhen. Dies würde ihre Lenkungswirkung stärken und die Finanzierung zusätzlicher Fördermassnahmen ermöglichen.

Mobilität

Im Verkehrsbereich sind die Städte weitgehend von den Regelungen des Bund und vom Verhalten der privaten Akteure und Akteurinnen abhängig. Der Städteverband begrüsst grundsätzlich, dass die Gesetzesvorlage dazu führt, dass Fahrzeuge mit tieferen CO₂-Emissionen auf den Markt kommen. Die vorgeschlagenen Bestimmungen reichen aber nicht aus, um die Treibhausgasemissionen im



Verkehrsbereich genügend zu reduzieren. Für alle Fahrzeugkategorien sollten tiefere Werte gesetzt werden. Zusätzlich sollten auch für die schweren Nutzfahrzeuge Flottengrenzwerte eingeführt werden.

Prinzipiell begrüsst der Städteverband die Förderung von erneuerbaren Antrieben im öffentlichen Verkehr. Wenn die Mineralölsteuerbefreiung wie geplant wegfällt, reicht aber der vorgesehene Förderbetrag von 15 Millionen Franken nicht aus. Dem öffentlichen Verkehr würde mit diesem Vorschlag insgesamt weniger Mittel zur Verfügung stehen. Der SSV fordert, dass die Einnahmen aus der Aufhebung der Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer (85 Millionen Franken) nach dem Prinzip der fiskalischen Äquivalenz zur Finanzierung der Elektrifizierung der Flotte verwendet werden.

Darüber hinaus fehlen aus Sicht des Städteverbands Massnahmen zur Vermeidung von Verkehr und zur Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsträger: Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr. Dies ist erforderlich, da auch batterieelektrische Personenwagen beträchtliche Umwelteinwirkungen haben. Die Förderung des Infrastrukturausbaus für solche umweltschonende Mobilität sollte entsprechend breit mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Förderprogrammen unterstützt werden.

Weitere Aspekte

Bei den Sach- und Richtplanungen des Bundes und der Kantone wird der Klimaschutz noch zu wenig berücksichtigt. Es gibt dafür keine, nur punktuelle oder sehr allgemeine rechtliche Vorgaben. Darum ist neben dem neuen CO₂-Gesetz abzuklären, ob im Raumplanungsgesetz neue Bestimmungen zur Berücksichtigung der Klimathematik aufgenommen werden sollten.

Schliesslich muss die Prüfung der Klimaverträglichkeit ein ordentlicher Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung werden. Dies sollte im CO₂-Gesetz verankert und in der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung präzisiert werden.

Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Bestimmungen

Wir beantragen folgende Änderungen bzw. Ergänzungen:

► Art. 1 Abs. 2 Zweck

Ein Zeithorizont für das Erreichen des Netto-Null-Ziels ist von grosser Bedeutung, es soll bis spätestens 2050 festgelegt werden.

a. die Treibhausgasemissionen <u>bis spätestens 2050</u> auf ein Ausmass reduziert werden, das die Aufnahmefähigkeit von Kohlenstoffsenken nicht übersteigt;
--



► Art. 3 Reduktionsziele

Um dem im Pariser Abkommen festgelegten 1.5 Grad-Ziel Rechnung zu tragen, soll Artikel 1 um Bestimmungen mit Zielen für das Jahr 2040 und 2050 (Netto-Null) sowie zur Senkung der indirekten Treibhausmissionen ergänzt werden.

Was die Festlegung von Zielen und Zwischenzielen für einzelne Sektoren betrifft, soll auf Gleichbehandlung, Wirksamkeit und Technologieoffenheit geachtet werden.

► Art. 9

Eine Beratungspflicht ist aus Sicht der Städte zu wenig griffig, um den Umstieg auf erneuerbare Wärmequellen ausreichend zu beschleunigen. Fossile Heizungen sollten nur in gut begründeten Ausnahmefällen eingebaut werden und daher generell bewilligungspflichtig sein. Bei Neubauten sollten keine fossilen Heizungen mehr eingebaut werden können.

4 Die Kantone sehen für den Ersatz einer Wärmeerzeugungsanlage eine Meldepflicht und, wenn für den Ersatz eine fossil betriebene Heizung vorgesehen ist, eine Beratungs- und Bewilligungspflicht vor.

5 (neu) Die Kantone sehen vor, dass der Ersatz resp. Wiedereinbau eines fossilen Heizsystems nur in Ausnahmefällen bewilligt wird.

7 (neu) Beim Ersatz resp. Wiedereinbau eines fossilen Heizsystems sind geeignete Effizienzmassnahmen der Gebäudehülle oder der Haustechnikvorzunehmen mit dem Ziel, den fossilen Verbrauch massgeblich zu reduzieren. Dabei werden die bereits getätigten Massnahmen berücksichtigt.

Die Beratungspflicht sollte in der Verordnung genauer beschrieben werden. Insbesondere, wann die Beratung zu erfolgen hat, deren Inhalt und Umfang, sowie wer sie durchführt und überprüft. Dabei sollen die Kantone auf die tatsächlichen resultierenden Treibhausgasemissionen abstellen und nicht einzelne Technologien unabhängig von der Treibhausgasbilanz des genutzten Energieträgers bevorzugen oder benachteiligen.

► Art. 10 Grundsatz

Die Entwicklung der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen zeigt einen Anstieg der batterieelektrischen Personenwagen. Während 2020 gut 8% der neuen Personenwagen reine Elektrofahrzeuge waren, stieg dieser Anteil 2021 auf 13% an. Es wird angenommen, dass dieser Anteil in den kommenden Jahren rasch markant weiter ansteigen wird. Diese Entwicklung soll in den Zielvorgaben besser berücksichtigt werden. Rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge werden mit 0 g CO₂ in die Zielwertberechnung einbezogen, was den Durchschnitt der CO₂-Emissionen von Fahrzeugflotten signifikant senkt. Es lassen sich folglich immer mehr emissionsintensive Fahrzeuge mit Elektrofahrzeugen kompensieren. Vor diesem Hintergrund erscheinen die in Art. 2bis vorgeschlagenen Reduktionen wenig ambitioniert und sollten erhöht werden.



Einige Städte möchten das Inverkehrbringen von treibhausgasemittierenden Fahrzeugen mittelfristig verboten sehen. Die europäische Kommission hat zum Beispiel vorgeschlagen, dass per 2035 keine Personenwagen mit Diesel- oder Benzinmotor neu in Verkehr gesetzt werden dürfen. Solche Massnahmen müssten für alle thermischen Transportmittel ergriffen werden, für die Alternativen vorhanden sind: Autos im Privatbesitz, aber auch Taxis, Lieferfahrzeuge, Busse oder sogar Schiffe.

Darüber hinaus soll der Bundesrat bei Diskrepanzen zwischen den von den Herstellern angekündigten Emissionswerten und den Emissionen unter realen Bedingungen entschlossener handeln:

5 Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb. Falls die Abweichung zwischen den Emissionen gemäss der anwendbaren Messmethode und jenen im realen Fahrbetrieb bestehend bleibt oder zunimmt, ~~kann~~ ergreift er geeignete Massnahmen-~~ergreifen~~.

Aus dem erläuternden Bericht geht nicht hervor, weshalb die schweren Nutzfahrzeuge (SNF) von der Reduktionsregelung ausgenommen sind. Die Europäische Union hat solche CO₂-Flottenzielwerte für SNF schon eingeführt. Der Städteverband beantragt daher, dass auch für die SNF Zielwerte definiert werden.

Neben den Flottengrenzwerten betrachten gewisse Städte Lenkungsabgaben auf fossile Treibstoffe als effektive Massnahmen, um die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu senken. Sie schlagen dementsprechend vor, im Gesetz auch eine Lenkungsabgabe vorzusehen.

► **Art. 13 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe**

Die Einhaltung der individuellen Zielvorgabe ist eine wichtige Grundlage, damit das Klimaziel erreicht werden kann. Die Sanktionen sollten entsprechend erhöht werden. Es wäre ebenfalls wünschenswert, bei einer repetierten nicht-Einhaltung der Zielvorgaben die Sanktionen weiter zu verstärken.

► **Art. 13b Grundsatz**

Der Anteil der zu vermindernenden CO₂-Emissionen aus dem Treibstoffimport von 5-10% ist zu niedrig und starr, um die nötige Transformation hin zu erneuerbaren Treibstoffen zu beschleunigen. Es sollte deshalb ein Mindestwert festgelegt werden (z.B. mindestens 10 Prozent), da erhöhte Anstrengungen beim Ersatz von fossilen Treibstoffen notwendig sind.

Warum Personen, die kleine Mengen an Treibstoff in den Verkehr bringen, von der Verpflichtung zur Einführung von erneuerbaren Treibstoffen ausgenommen werden können, ist nicht ersichtlich. Der Städteverband beantragt deshalb die Streichung des entsprechenden Abschnitts.

2 Der Bundesrat legt den Anteil der zu vermindernenden CO₂-Emissionen nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 oder der Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrs von mindestens ~~zwischen 5 und~~ 10 Prozent fest. Er hört vorgängig die Branche an.

~~4 Er kann die Überführung von geringen Mengen Treibstoff in den steuerrechtlich freien Verkehr von der Verpflichtung zur Einführung von erneuerbaren Treibstoffen ausnehmen.~~



► **Art. 26 Grundsatz**

Der minimale Kompensationssatz für Importeure fossiler Treibstoff bleibt gleich bei 5 Prozent, während die Obergrenze auf 90 Prozent erhöht wird. Diese Erhöhung begrüsst der Städteverband als Massnahme zur Dekarbonisierung der Treibstoffe. Mit 5-90% ist der Spielraum jedoch zu gross. Es ist auch nicht realistisch, dass bis 2030 die Klimaziele mit einem solch tiefen Kompensationssatz erreicht werden können. Der Städteverband beantragt daher auch eine Erhöhung der Untergrenze auf mindestens 20 Prozent.

2 Der Bundesrat legt den Kompensationssatz, nach Anhörung der Branche, nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 oder der Entwicklung der CO₂-Emissionen des Verkehrs zwischen 5 20 und 90 Prozent fest und bestimmt den Anteil der im Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen.

► **Art.29 CO₂-Abgabe auf Brennstoffen**

Damit die CO₂-Abgabe auch künftig ihre Lenkungswirkung entfalten kann und zusätzliche Fördermassnahmen finanziert werden können, schlagen einige Städte vor, dass der maximale Abgabesatz erhöht wird.

► **Art. 33a Zweckbindung der CO₂-Abgabe**

Der Städteverband unterstützt die Erhöhung der Teilzweckbindung. Die Ziele der Gesetzesvorlage erfordern weitgehende Massnahmen, insbesondere in den Bereichen Gebäude und Verkehr, und damit erhebliche Investitionen. Um die notwendigen Massnahmen und Investitionen auszulösen, sind entsprechende Fördermittel notwendig.

► **Art. 34 Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden**

Im Gebäudebereich müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um die in Art. 1 des Gesetzesentwurfs festgelegten Klimaziele zu erreichen. Deshalb fordert der Städteverband eine Erhöhung der für diesen Bereich zur Verfügung gestellten Fördermittel. Dabei soll eine Erhöhung des Höchstbetrags für allgemeine Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden (gemäss Abs.1) sowie für spezifische Massnahmen für den Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen (gemäss Abs. 3) erfolgen.

► **Art. 34a Förderung von Geothermie und Energieplanung**

Hydrothermale Geothermie wird am besten durch die Verteilung der erzeugten Wärme über ein Fernwärmenetz aufgewertet. Bei Niedertemperatur-Fernwärmenetzen ist eine Anhebung der Temperatur der geothermischen Wärme mit Wärmepumpen oft unerlässlich. Die Förderung sollte sich daher auf die Nutzung der Wärme unabhängig von ihrer direkten oder indirekten Verwertung konzentrieren.

Einige Städte bedauern, dass keine Mittel vorgesehen sind, um die Substitution von fossilen durch erneuerbare Gase voranzutreiben. Durch eine Erhöhung der im Art. 34a vorgesehenen Mittel und



Ergänzung um einen entsprechenden Absatz könnte ein massgeblicher Beitrag geleistet werden, den Anteil erneuerbarer Gase substanziell zu erhöhen.

1 Mit jährlich höchstens ~~35~~ xx [z.B. 50] Millionen Franken des Ertrags nach Artikel 33a kann der Bund fördern:

- a. Projekte zur ~~direkten~~ effizienten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung;
- b. kommunale und überkommunale räumliche Energieplanungen für die Nutzung erneuerbarer Energien und Abwärme;
- c. Projekte zur Aufbereitung und Einspeisung erneuerbarer Gase.

Die Bestimmungen in Art. 34 Abs. 3 und Art. 34a beziehen sich auf die Förderung erneuerbarer Wärme. Da die Massnahmen demselben Zweck dienen, sollte geprüft werden, ob eine Gesamtsumme definiert und die Bestimmungen zusammengeführt werden sollten.

► **Art. 35 Förderung von Technologien zur Verminderung der Treibhausgase**

Die Betragsgrenze von höchstens 30 Millionen Franken für den Technologiefonds zur Finanzierung von Bürgschaften und zur Absicherung von Risiken von Investitionen in den Neu- und Ausbau thermischer Netze und der dazugehörenden Wärmeerzeugungsanlage, die mit erneuerbaren Energien und Abwärme gespeist werden, ist anzuheben, damit die zu erwartende steigende Nachfrage nach Technologieförderung berücksichtigt werden kann.

Aus dem Technologiefonds sollen auch Unternehmen unterstützt werden, die Instrumente zur saisonalen Speicherung von erneuerbarer Energie entwickeln.

3 Mit den Mitteln aus dem Technologiefonds verbürgt der Bund Darlehen an Unternehmen, wenn diese damit Anlagen und Verfahren entwickeln und vermarkten, welche:

- a. die Treibhausgasemissionen vermindern;
- b. den Einsatz der erneuerbaren Energien ermöglichen; oder
- c. den sparsamen Umgang mit den natürlichen Ressourcen fördern;
- d. die saisonale Speicherung von erneuerbarer Energie ermöglichen.

Der Städteverband geht davon aus, dass unter dem Begriff Wärmeerzeugungsanlage auch die Idee der Kälte-Erzeugungsanlage mitgemeint ist. Dies sollte im erläuternden Bericht explizit so genannt werden. Wenn nämlich ein Energieverbund nur Wärme (ohne Kälte) anbietet, besteht das Risiko, dass die Nutzenden energetisch und ökologisch fragwürdige Klimageräte kaufen.

► **Art. 36 Verteilung an Bevölkerung und Wirtschaft**

Wie von der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) empfohlen, sollen alle abgabebefreiten Unternehmen von der Rückverteilung der CO₂-Abgabe an die Wirtschaft ausgenommen werden. Die Gesetzesvorlage sieht aber vor, dass nur Betreiber mit Verminderungsverpflichtung, nicht jedoch Unternehmen, die am Emissionshandelssystem (EHS) teilnehmen, ausgenommen werden. Da sie nicht Teil des Lenkungssystems sind, sollten auch EHS-Unternehmen von der Rückverteilung ausgenommen werden.



4 Keinen Anteil am Ertrag der CO₂-Abgabe erhalten Teilnehmer am EHS nach den Artikeln 15, 16 und 16a sowie Betreiber mit Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31.

► **Art. 37 Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge**

Die vorgeschlagene Rückverteilung wird grundsätzlich begrüsst, sie ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung der emissionsarmen Elektromobilität im Vergleich zu fossil betriebenen Fahrzeugen. Von der Förderung von Ladestationen für den Individualverkehr sollen neben Mehrparteiengebäuden auch Siedlungen profitieren können, weshalb eine offenere Formulierung zu bevorzugen ist (z.B. Mehrparteiengebäude oder -siedlungen). Ergänzend sind auch Ladestationen für den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Bezüglich dem Einsatz der bis 2032 nicht abgeschöpften Mittel beantragt der Städteverband, dass diese für Klimaschutz-Massnahmen im Bereich Verkehr eingesetzt werden. Solche Massnahmen werden auch nach 2032 eine hohe Relevanz haben.

1 Der Bund fördert mit den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 aus den Jahren 2024–2030 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden oder -siedlungen, in Betrieben, ~~und~~ auf öffentlichen Parkplätzen und für den öffentlichen Verkehr.

2 Bis Ende 2032 nicht ausgeschöpfte Mittel gemäss Absatz 1 sowie die Erlöse aus der Sanktion ab dem Jahr 2031 werden ~~dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF)~~ Klimaschutzmassnahmen im Bereich Verkehr zugewiesen. Der Bund bestimmt die Massnahmen.

Insbesondere wenn der Förderbedarf die Sanktionserträge übersteigt, sollte der Förderung eine Kosten-Nutzen-Abschätzung zugrunde liegen. Dabei sollen Bedingungen einfließen können, wie z.B. die Fernsteuerbarkeit der Ladeinfrastruktur, die Möglichkeit des bidirektionalen Ladens (samt Netzzwischenspeicher), das Vorhandensein eines Lastmanagements etc.

► **Art. 37a Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene**

Zwecks Dekarbonisierung des Verkehrs muss für Mittel- und Langstrecken dezidiert auf die Schiene gesetzt werden. Es soll schrittweise soweit möglich das Reisen mit dem Flugzeug oder dem Auto ersetzen können. Daher schlägt der Städteverband vor, die Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene weiter zu stärken und den dafür vorgesehenen Betrag zu erhöhen.

► **Art. 41 Information und Bildung**

Die Förderung von Aus- und Weiterbildungen ist für eine erfolgreiche und sozialverträgliche Transition von entscheidender Bedeutung. Aus diesem Grund soll sich der Bund in diesem Bereich stärker engagieren. Auch die Städte und Gemeinden müssen Bundesmittel für die Information von Unternehmen und VerbraucherInnen beantragen können, da sie mit ihnen im direkten Kontakt stehen.



1 Der Bund kann fördert Aus- und Weiterbildungen fördern, die den Zusammenhang der Berufstätigkeit mit dem Klimaschutz thematisieren. Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen und die Bemessung der Finanzhilfen im Einzelnen.

2 Die ~~Behörden~~ Kantone und Gemeinden informieren die Öffentlichkeit über Vorsorgemassnahmen im Klimaschutz und beraten ~~Gemeinden~~, Unternehmen und Konsumentinnen und Konsumenten über Massnahmen zum Klimaschutz.

► **Art. 41a Förderung von CO₂-neutralen Antriebstechnologien**

Der Städteverband begrüsst ausdrücklich, dass der Gesetzesentwurf für die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf umweltfreundlichere Antriebe eine finanzielle Förderung des Bundes vorsieht. Ohne eine substantielle Unterstützung wird eine rasche, flächendeckende Umstellung kaum zu bewerkstelligen sein.

Wenn aber die Mineralölsteuerbefreiung, die einer jährlichen Summe von rund 85 Millionen Franken entspricht, wegfällt, reicht der vorgesehene Förderbetrag von 15 Millionen Franken bei weitem nicht aus. Dem öffentlichen Verkehr würden mit diesem Vorschlag insgesamt weniger Mittel zur Verfügung stehen. Transportunternehmen würden zu Einsparungen gezwungen und müssten auf Investitionen verzichten. Der SSV fordert, dass die Einnahmen aus der Aufhebung der Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer (85 Millionen Franken) nach dem Prinzip der fiskalischen Äquivalenz zur Finanzierung der Elektrifizierung der Flotte verwendet werden.

Zudem ist es nicht opportun, im strassengebunden öffentlichen Verkehr nur Fahrzeuge zu fördern, welche mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden. Unter der Voraussetzung, dass diese mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden, sollen auch andere Antriebstechnologien unterstützt werden.

► **Art. 48c Übertragung nicht verwendeter Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate und Bescheinigungen**

Um die effektive Reduktion der Treibhausgase voranzutreiben, sollen Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate und nationale Bescheinigungen, die in den Jahren 2022–2024 nicht verwendet wurden, nicht in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden können. Sie sollen als Zielübererfüllung wertgeschätzt werden. Der Städteverband beantragt die Streichung dieses Artikels.



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat

Direktor

Martin Flügel

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband