



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Umwelt BAFU**

Fehler: Der Ausdruck verursachte eine Ausnahme:  
Expression ist not valid

---

# Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes

Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungs-  
ungsverfahrens (17. Dezember 2021 –  
4. April 2022)

---

Aktenzeichen: BAFU-233.11-1861/9/2/1



BAFU-D-9E8B3401/1572

## 1 Einführung

Im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen wird die Klimapolitik der Schweiz periodisch weiterentwickelt. Mit der Ratifikation des Übereinkommens von Paris am 6. Oktober 2017 hat sich die Schweiz international verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren und im Durchschnitt der Jahre 2021–2030 um 35 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Diesem Ziel hat das Parlament mit Bundesbeschluss am 16. Juni 2017 zugestimmt.<sup>1</sup> Zur Umsetzung dieser internationalen Verpflichtung unterbreitete der Bundesrat dem Parlament mit Botschaft vom 1. Dezember 2017<sup>2</sup> eine Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vom 23. Dezember 2011<sup>3</sup>, um Ziele und Massnahmen bis 2030 festzulegen. Gegen diese vom Parlament am 25. September 2020 beschlossene Totalrevision<sup>4</sup> wurde das Referendum ergriffen. Die Stimmbevölkerung hat die Vorlage am 13. Juni 2021 mit 51,6 Prozent knapp abgelehnt.

Weil ohne Verlängerung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes die CO<sub>2</sub>-Abgabebefreiung für Unternehmen und die CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht auslaufen würde, hat das Parlament gestützt auf eine parlamentarische Initiative der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats<sup>5</sup> am 17. Dezember 2021 eine Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes beschlossen, die nach Ablauf der Referendumsfrist rückwirkend auf Anfang 2022 in Kraft getreten ist.

Die Verminderungsziele, zu denen sich die Schweiz unter dem Übereinkommen von Paris verpflichtet hat, bleiben auch nach Ablehnung der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes an der Urne gültig. Was jedoch fehlt, sind die Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat auch in Ausführung von Artikel 3 Absatz 5 des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes rasch eine Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes der Vernehmlassung unterbreitet. Diese Vorlage soll die vom Parlament am 17. Dezember 2021 beschlossene Verlängerung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2024 ablösen und enthält zusätzlich Änderungen des Energiegesetzes vom 30. September 2016<sup>6</sup> (EnG), des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996<sup>7</sup> (MinöStG), des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983<sup>8</sup> (USG), des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>9</sup> (LFG) und des Schwerverkehrsabgabegesetzes vom 19. Dezember 1997<sup>10</sup> (SVAG). Die Vernehmlassung dauerte vom 17. Dezember 2021 bis zum 4. April 2022. Der vorliegende Bericht fasst die zur Teilrevision eingegangenen Stellungnahmen zusammen.

## 2 Überblick über die Stellungnahmen

Insgesamt wurden 252 Stellungnahmen eingereicht. Davon stammen 103 von eingeladenen und 146 von nicht explizit eingeladenen Organisationen, drei von Privatpersonen. Von den Kantonen haben 25 eine Stellungnahme eingereicht. Weiter beteiligten sich sieben in der Bundesversammlung vertretene Parteien, der *Gemeindeverband*, der *Städteverband* und die *SAB*. Sieben Dachverbände der Wirtschaft und 61 weitere eingeladene Teilnehmende (z.B. *EnAW*, *Act*, Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltverbände). Bei den 146 nicht explizit eingeladenen Organisationen handelt es sich um Interessensvereine von Wirtschaftsbranchen, Handelskammern, Umweltverbände und Einzelunternehmen. Die *ElCom* hat bekannt gegeben, keine Bemerkungen zur Vorlage zu haben und der *Schweizerische Arbeitgeberverband* und die *Fédération romande des consommateurs* verzichten auf eine Stellungnahme.

Mehrere Teilnehmende schliessen sich ganz oder teilweise anderen Stellungnahmen an. So haben mehrere kantonale Sektionen des *Schweizer Heimatschutzes* identische Anträge wie der *SHS* eingereicht<sup>11</sup>.

<sup>1</sup> BBI 2017 4281

<sup>2</sup> BBI 2018 247

<sup>3</sup> SR 641.71

<sup>4</sup> BBI 2020 7847

<sup>5</sup> 21.477 Pa.Iv. UREK-N. Verlängerung des Reduktionszieles im geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetz

<sup>6</sup> SR 730.0

<sup>7</sup> SR 641.61

<sup>8</sup> SR 814.01

<sup>9</sup> SR 748.0

<sup>10</sup> SR 641.81

<sup>11</sup> Es sind dies: *Aargauer Heimatschutz*, *Berner Heimatschutz*, *Heimatschutz Basel*, *Heimatschutz Schaffhausen*, *Innerschweizer Heimatschutz*, *Solothurner Heimatschutz*, *Thurgauer Heimatschutz* und *Zürcher Heimatschutz*. Diese Organisationen werden im Sinne der Lesbarkeit unter «Mitglieder des SHS» zusammengefasst.

Mehrere Organisation reichten vollständig oder weitestgehend identische Stellungnahmen zu jener der *Klima-Allianz* ein<sup>12</sup>. Diese Stellungnahme wird zudem explizit von der *SSES* und der *Kleinbauernvereinigung* unterstützt, welche jedoch auch eigene Stellungnahmen einreicht haben. Der *SGB* und *umverkehR* unterstützen etliche der Vorschläge und Massnahmen der *Mitglieder der Klima-Allianz*<sup>13</sup> und *umverkehR* zudem jene der *KLUG*. Einige kantonale Bauernverbände haben weitgehend dieselbe Stellungnahme wie der *SBV* eingereicht.<sup>14</sup> Die Kantone *LU*, *SO*, *SH* und *NE* die gemeinsame Stellungnahme von *Bau- Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)*, *Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)* und der *Energiedirektorenkonferenz (EnDK)*.<sup>15</sup> Auch der Kanton *ZH* schliesst sich der *BPUK* an, jedoch unter Ausnahme der Ausführungen zu Artikel 41 und der Änderung des *MinöStG*. Der Kanton *VS* unterstützt die Stellungnahme der *RK GK* und jene der *SAB*. Der *ETH-Rat* unterstützt die Stellungnahme der *Akademien der Wissenschaften*. Der *svu* schliesst sich vorbehaltlos der Position des *SIA* an. *Entwicklung Schweiz* und die *VZI* stellen sich hinter die Eingabe von *Bauenschweiz*. *Genève Aéroport* und *VSF* unterstützen die Stellungnahme der *Flughafen Zürich AG*. Die *Flughafen Zürich AG* unterstützt ihrerseits die Stellungnahmen von *economiesuisse*, *Aerosuisse* und *SIAA*. Die *Post AG* teilt die Standpunkte des *VöV*. *Gaznat*, *POWERLOOP*, *Swissgas* und *Transitgas AG* stimmen der Stellungnahme des *VSG* zu. *Carbura* schliesst sich den Anträgen und Eventualanträgen von *Avenergy* an und *POWERLOOP* verweist auf die Stellungnahme von *Swisspower AG*.

### 3 Gesamtbeurteilung der Vorlage

Die *Mitte* und die *glp* unterstützen das mit der Vorlage eingeschlagene schrittweise Vorgehen in der Klimapolitik im Kontext der abgelehnten Totalrevision vom Juni 2021. Der Kanton *GR* unterstützt die Vorlage als Übergangslösung und erwartet bei der nächsten Gesetzesrevision mehr Wirkung. Auch der Kanton *AG* begrüsst die Vorlage gemäss Stellungnahme als «Übergangslösung bis 2024». Die *FDP* unterstützt die Vorlage, insbesondere mit Verweis auf die Flexibilität in der Zielerreichung und dem Verzicht auf neue Abgaben. Der Kanton *NE* begrüsst die Vorlage sowie dessen pragmatischen Ansatz und hofft, nicht zu stark auf Auslandkompensationen zurückgreifen zu müssen. Weiteren mindestens grundsätzlichen Zuspruch erhält die Vorlage von rund 80 Vernehmlassungsteilnehmenden. Darunter ist die Mehrheit der Kantone (*ZH*, *BE*, *UR*, *SZ*, *NW*, *GL*, *ZG*, *SO*, *BL*, *AI*, *SG*, *AG*, *TI*, *VD* und *VS*), Organisationen der Luft- und Landverkehrs (z.B. *ASTAG*, *Aviationsuisse*, *LITRA*, *Swissrail*, *VöV* und *VFAS*), Organisationen der Wirtschaft (z.B. *economiesuisse*, *EnAW*, *metal.suisse* und *suissetec*) sowie Vertretende der Strombranche, erneuerbaren Energien und der Gebäudetechnik (z.B. *Biomasse Suisse*, *Geothermie Schweiz*, *InfraWatt*, *SVUT* und *Holzenergie Schweiz*, *Swisspower AG* und *VFS*). Hinzu kommen *ETH-Rat*, *Junge Mitte Schweiz*, *Prométerre*, *SBVg*, *Gemeindeverband*, *USPI*, *Varo Energy*, *Verein Klimaschutz Schweiz*, *VSGP* und *WaldSchweiz*.<sup>16</sup> Der *ACS*, *auto-schweiz* und *strasse-schweiz* unterstützten den Vorschlag des Bundesrats unter der Bedingung, dass die Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen gestrichen wird.

Insbesondere einzelne Mitglieder der *Klima-Allianz* (*Alliance Sud*, *Alpen-Initiative*, *Der Gewerbeverein*, *Fastenaktion*, *Naturfreunde Schweiz*, *oeku*, *Pro Velo Schweiz*, *Protect our Winters*, *PUSCH*, *SES*, *Stiftung für Konsumentenschutz* und *WWF*) sowie die *Arbeitsgruppe Christen + Energie*, *Carnot-Cournot-Netzwerk*, *Energie Club Schweiz*, *energie-wende-ja*, *EVP*, *FMS*, *HEV*, *JEVP*, eine *Privatperson*, *SVP*, *TG*, *umverkehR* und der *Verein «Kettenreaktion»* lehnen das Gesetz explizit ab. Während die Vorlage den meisten dieser Teilnehmenden zu wenig weit geht (siehe unten), fordert die *Arbeitsgruppe Christen + Energie* weniger Fokus auf die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Intensität der Schweizer Wirtschaft und mehr

<sup>12</sup> Neben Mitgliedern der *Klima-Allianz* haben auch andere Organisationen nahezu identische Stellungnahmen eingereicht. Im Sinne der Lesbarkeit wird diese Gruppe im Ergebnisbericht als «*Mitglieder der Klima-Allianz*» bezeichnet. Es sind dies die *Klima-Allianz* selber sowie *AefU*, *Alliance Sud*, *Alpen-Initiative*, *Association Climat Genève*, *Campax*, *Der Gewerbeverein*, *Fastenaktion*, *Greenpeace*, *Heks*, *Helvetas*, *Grands-parents pour le climat*, *Verein Klimaschutz Schweiz*, *Naturfreunde Schweiz*, *oeku*, *Pro Velo*, *Pro Natura*, *Protect Our Winters*, *PUSCH*, *SES*, *Solarspar*, *Stiftung für Konsumentenschutz*, *Swissaid*, *terre des hommes* und *WWF*. Für Unterschiede zwischen den Eingaben sei auf die Stellungnahmen verwiesen.

<sup>13</sup> Gemäss Stellungnahmen unterstützen sie die Stellungnahme der Mitgliedorganisationen der *Umweltallianz*. Die Mitgliedorganisationen, welche an der Vernehmlassung teilnahmen, reichten die Stellungnahme der *Klima-Allianz* ein.

<sup>14</sup> Es sind die der *Bauernverband Appenzell Ausserrhoden*, die gemeinsame Stellungnahme der *Bauernverbände Nidwalden*, *Obwalden* und *Uri*, der *Berner Bauernverband*, die *Junglandwirtekommission* und der *St. Galler Bauernverband*. Die Stellungnahmen werden unter «*Mitglieder des SBV*» zusammengefasst, für Differenzen wird auf die Stellungnahmen verwiesen.

<sup>15</sup> Im Interesse der Lesbarkeit wird diese gemeinsam eingereichte Stellungnahme im Folgenden als jene der *BPUK* geführt.

<sup>16</sup> Die Unterstützung der Gesamtvorlage schliesst das Einreichen von Anträgen zu oder die Ablehnung von einzelnen Instrumenten oder Artikeln nicht aus.

Forschung zur Anpassung an den Klimawandel. Der *HEV* weist die Vorlage insbesondere wegen der Rechtsetzungskompetenz des Bundesrates betreffend Reduktionsziele und der Erhöhung der Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe zurück. Die *FMS* und die *SVP* lehnen den vorliegenden Entwurf ab, weil er keine für den Mittelstand zumutbare Vorlage sei. Der *Verein «Kettenreaktion»* beurteilt das gesamte CO<sub>2</sub>-Gesetz als untauglich.

Die Vorlage beinhalte gute Ansätze. Viele Teilnehmende (z.B. die Kantone *LU, FR, BS, SH, GR, TG, VD, GE, JU; aeesuisse, EVP, Grüne, JUSO*, eine Mehrzahl der Mitglieder der *Klima-Allianz, Ökostrom Schweiz, Partito Comunista, SEV, SGB*, die Mitglieder des *SHS, SIA, SP, Städteverband* und *Verein Klimaschutz Schweiz*) bemängeln jedoch, dass die Vorlage zur Erreichung der Ziele der (Schweizer) Klimapolitik nicht ausreiche. Gemäss *Coop* und *IG Detailhandel* lässt die Vorlage jegliches Ambitionsniveau vermissen. Die Kantone *BS, GR, VD, GE, JU* sowie *Centre Patronal, casafair, Die Mitte, Entwicklung Schweiz, EVP, Lausanne*, eine Privatperson, *SBVg, SEV, SGB* und *VZI* weisen auf die Notwendigkeit weiterer Massnahmen hin. Die Vernehmlassungsvorlage erinnert *EIT.swiss* an einen Flickenteppich und bei *Ökostrom Schweiz* entstand der Eindruck, als dass man die Zügel beim Klimaschutz aus der Hand geben wolle.

Für den Kanton *LU*, die *Grünen, Jungen Grünen, SP* sowie *KLUG, Ökostrom Schweiz, UFS, VeFeF* und einige Mitglieder der *Klima-Allianz (Alliance Sud, Alpen-Initiative, Der Gewerbeverein, Fastenaktion, Helvetas, Naturfreunde Schweiz, oeku, Pro Velo Schweiz, Protect our Winters, PUSCH, SES, Stiftung für Konsumentenschutz und WWF)* ist insbesondere die Anhängigkeit von Auslandskompensationen der falsche Weg.

#### 4 Generelle Bemerkungen

Mehrere Teilnehmende begrüssen, dass nach der Ablehnung der Totalrevision rasch ein neuer Entwurf ausgearbeitet wurde (z.B. *energie-wende-ja, GastroSuisse, glp, Post AG, RKBM, SGB, SEV, Städteverband, suissetec, Swiss Association for Zero Emission Boat* und *VöV*).

Die mit der Vorlage einhergehende Kontinuität in der Klimapolitik oder das Weiterführen der bestehenden Instrumente stösst bei den Kantonen *ZH, BE, ZG, BL, SG, AG* sowie *ACS, AGVS, Arxada AG, auto-schweiz, Axpo, BPUK, glp, Lonza AG, scienceindustries* und *strasseschweiz* auf positive Resonanz. Die sektorenspezifischen Massnahmen verhindern jedoch die nötige Sektorkoppelung, kritisieren *Energie 360°, Groupe E, Regio Energie Solothurn* und *VSG*. Die mangelnde Technologieoffenheit wird in der Einschätzung der Vorlage generell aber auch in einzelnen Artikeln oft genannt (u.a. *Allianz Fossilfreie Logistik, AgorA, Biofuels Schweiz, Biomasse Suisse, Förderverein H2 Mobilität, Gaznat, H2 Energy AG, HotellerieSuisse, Powerloop, Mitglieder des SBV* und *VSG*). Insbesondere beim Verkehrssektor aber auch dem Gebäudesektor soll nicht rein auf die Elektrifizierung gesetzt werden, da dies Probleme bezüglich der Versorgungssicherheit bringe (*AgorA*).

Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen CO<sub>2</sub>-Preise in den Sektoren weist die *WEKO* darauf hin, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis der unterschiedlichen Instrumente - insbesondere der Förderungen - auszuweisen und zu berücksichtigen sei. In eine ähnliche Richtung geht die Ansicht von *CCL Schweiz*, nach welcher Kostenwahrheit und Verursacherprinzip zur Korrektur des Marktversagens Kern der schweizerischen Klimapolitik sein sollten. Für *arv Baustoffrecycling* führt der mit dem Gesetz eingeschlagene Weg zu grossem Aufwand mit geringem Nutzen und hoher Komplexität, weshalb sie mehr Anreize und weniger Zwang fordern. Der Kanton *NW* und die *Aargauische Industrie- und Handelskammer, FER, GastroSuisse* und die *Zürcher Handelskammer* begrüssen, dass auf die Einführung von neuen Abgaben verzichtet wird. Die *Aargauische Industrie- und Handelskammer*, die *BPUK* sowie einige Kantone (*BE, FR, BL, SG* und *AG*) befürworten, dass die generierten Mittel mehrheitlich in die betroffenen Sektoren zurückfliessen. Die *Mitglieder des SBV* sehen diesen Grundsatz jedoch nicht konsequent verfolgt. Anstatt der sektor spezifischen Instrumente würden die *Aargauische Industrie- und Handelskammer, Axpo, Groupe E, SIA, VSE* und *WEKO* der Einführung eines umfassenden marktbasieren Lenkungssystems positiv gegenüberstehen. Die *Akademien der Wissenschaften* regen indes an, das Emissionshandelssystem (EHS) auf den Verkehrssektor auszuweiten und gemäss

CCL Schweiz soll im Rahmen der Bestrebungen der Europäischen Union (EU) auf die Errichtung eines Klima-Clubs mit einer CO<sub>2</sub>-Grenzabgabe hingearbeitet werden.

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz sollte gemäss ACS, AGVS, *auto-schweiz* und *strasseschweiz* positive Anreize schaffen und Innovationen fördern. Der vorliegende Entwurf führe jedoch im privaten Strassenverkehr zu mehr Kosten als die abgelehnte Totalrevision. Aufgrund der Ablehnung der Totalrevision seien alle Massnahmen, welche die Treib- und Brennstoffe verteuern, zu streichen, bringen FMS und SVP an. Für einige Teilnehmende wäre es umgekehrt wünschenswert, unbestrittene Massnahmen aus der Totalrevision wiederaufzunehmen (u.a. *Grüne*). So wird z.B. die Öffnung eines Klimafonds von *glp* und *Junge Mitte Schweiz* vorgeschlagen. Die *Aargauische Industrie- und Handelskammer*, *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie* und der Kanton OW finden, dass die Vernehmlassung dem Abstimmungsergebnis zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes Rechnung trage. Die *Mitglieder der Klima-Allianz*, die *SP*, der *svu* und *swisscleantech* empfehlen darüber hinaus die Sanktionsgelder aller vorgeschlagenen Instrumente zur Finanzierung anderer Förderinstrumente zweckzubinden. Zudem soll die Werbung für Produkte ab einer gewissen Emissionsintensität pro Franken verboten werden. Für die *Grünen* und *Jungen Grünen* sollten Massnahmen der Klimapolitik vermehrt mit Mitteln des allgemeinen Bundeshaushalts finanziert werden.

Für die *Aargauische Industrie- und Handelskammer*, *aeesuisse*, *Carnot-Cournot-Netzwerk*, *Groupe E*, *Swisspower AG*, *swissolar*, *Verein «Kettenreaktion»* ist denn auch eine bessere Koordination mit der Energiepolitik essenziell. Aber auch die Schnittstellen zur Raumplanungspolitik (Kantone *BE*, *FR* und *SO* sowie *aeesuisse*, *Schweizerischer Baumeisterverband*, *Stadt Zürich*, *Städteverband* und *SVBK*), der Luftreinhaltung (Kantone *BL* und *GE*) und der Lärmreduktion (*Genève Aéroport*) seien zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der Stromversorgungssicherheit sei die Forschung an und Produktion von erneuerbare Energien zu fördern (*Centre Patronal*, *energie-wende-ja* und eine *Privatperson*) und auch Kernkraftwerke wieder zuzulassen (*Carnot-Cournot-Netzwerk*, *Centre Patronal*, *Energie Club Schweiz* und *Verein «Kettenreaktion»*).

Mehrere Teilnehmende bedauern, dass die Anpassung an den Klimawandel im vorliegenden Entwurf kaum berücksichtigt sei. Es gelte aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen das entsprechende Ziel erreicht werden soll (Kantone *BE*, *SO* sowie *Agora*, *Alpen-Initiative* und *Mitglieder des SBV*). Die Kantone *UR*, *GL*, *FR*, *AI*, *TI*, *VS*, *JU* und die *Arbeitsgruppe Berggebiet*, die *RKGK* und die *SAB* schlagen dazu entweder einen neu zu schaffenden Klimafonds oder den Technologiefonds als Gefäss vor.

Für die *AefU* ist es ein Anliegen, dass die Priorität auf die Emissionsreduktionen gesetzt und Pipelinesysteme für erneuerbare Energieträger gebaut werden, anstatt Geld in die Abscheidung von Kohlenstoffemissionen, deren Transport und Speicherung (Carbon Capture and Storage; CCS) zu stecken. Für *Gaznat* ist die Unterstützung von Pilotprojekten im CCS-Bereich hingegen wichtig und der Kanton *BL* sieht bei den Bund in Verantwortung betreffend die Koordination von Planung und Bau von CO<sub>2</sub>-Speichern und Pipelines sowie der Schaffung von entsprechenden rechtlichen Grundlagen. Für den Kanton *GE* ist der Wissensstand bei den Kantonen diesbezüglich ungenügend. In Abgrenzung zu Emissionsreduktionen und CCS möchten die *Akademien der Wissenschaften*, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz bereits Definitionen und Regelungen zur Anrechenbarkeit von Negativemissionstechnologien (NET) beinhaltet. Die *Mitglieder der Klima-Allianz* und der *svu* schlagen zur Förderung von NET ein System vor, welches zeitgleich Anreize zur Reduktion der importierten Emissionen bieten soll. Gemäss *Clime-works*, *Grüne* und *Junge Grüne* sollte die umfassende Förderung von Senkenleistungen (auch aufgrund der Motion 21.4333) vorgesehen werden.

Die EKL stellt den Antrag, im CO<sub>2</sub>-Gesetz ausser fürs CO<sub>2</sub> auch für weitere relevante Treibhausgase, insbesondere für das Methan und das Lachgas, Vorgaben und Massnahmen zur Emissionsbegrenzung aufzunehmen. Parallel dazu fordern einzelne Kantone (*ZH* und *GE*) und die *Mitglieder der Klima-*

*Allianz* die Einhaltung des «Global Methane Pledge»<sup>17</sup>, welcher die Schweiz im November 2021 unterzeichnete.

Gemäss den Kantonen *ZH* und *VD* sind die Konsequenzen der Vorlage auf die Kantone, und der *SP* sowie dem *MV* zufolge die Auswirkungen der Vorlage auf die soziale Ungleichheit zu präzisieren.

## 5 Zentrale Ergebnisse nach Themen

In den folgenden Kapiteln werden die eingegangenen Stellungnahmen zu einzelnen grossen Themenbereichen aufgeführt. Neben den Reduktionszielen sind dies die Sektoren Gebäude, Landverkehr, Luftverkehr, Industrie, Finanzwirtschaft sowie die Innovationsförderung.

### 5.1 Reduktionsziele

Die Reduktionsziele werden von wirtschaftsnahen Organisationen und der *FDP* begrüsst. Teilnehmenden unterschiedlicher politischer Couleur ist es wichtig, dass das Netto-Null-Ziel zeitlich festgelegt ist. Zudem fordern besonders links-grüne Teilnehmende ambitioniertere Ziele und Zwischenziele. Unterschiedliche Meinungen bestehen bezüglich der Höhe des Anteils der Emissionsreduktionen, die mit Massnahmen im Inland erreicht werden sollen. Den *Mitgliedern der Klima-Allianz*, jenen des *SBV*, einigen Kantonen sowie der *EVP* und der *SP* ist der im erläuternden Bericht erwähnte Inlandanteil von 60 Prozent zu klein. Im Gegensatz dazu möchte der *SGV* gar keinen Inlandanteil festlegen. Die subsidiäre Möglichkeit des Erwerbs von internationalen Bescheinigungen durch den Bundesrat zur Erreichung der Reduktionsziele wird von einigen Organisationen der Wirtschaft befürwortet, während sich die Umweltorganisationen gegen diese Bestimmung wehren.

### 5.2 Massnahmen im Gebäudebereich

Die vorgeschlagene Bestimmung, dass Kantone für Ersatzneubauten oder energetische Sanierungen eine Erhöhung der Ausnützungsziffer gewähren können, wird von den Kantonen kritisch beurteilt und Teilnehmende aus links-grünen Kreisen sowie aus der Architektur fordern die Berücksichtigung der grauen Emissionen, welche beim Bau von Ersatzneubauten anfallen. Die Meldepflicht beim Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen hingegen wird vonseiten der Kantone und Teilnehmenden aus der Gebäudetechnik begrüsst, ebenso die Bestimmung zur Verbesserung der Datenlage im eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister (GWR). Sowohl die Melde- wie auch die Beratungspflicht wird von Wirtschaftskreisen (u.a. *economiesuisse*, *HEV* und *SGV*) und der *SVP* abgelehnt, weil sie in den Zuständigkeitsbereich der Kantone fallen oder die Wirtschaftsfreiheit einschränken. Die Beratungspflicht wird auch von fast allen Kantonen abgelehnt.

In der Vernehmlassungsvorlage war nicht vorgesehen, den maximalen Abgabesatz der CO<sub>2</sub>-Abgabe von heute 120 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> zu erhöhen. Namentlich die *EVP*, *glp*, die *SP*, einige Kantone sowie Umweltverbände und Fachorganisationen für erneuerbare Energien legen aber eine Weiterentwicklung des Instruments nahe. Die vom Bundesrat vorgelegte Erhöhung der Teilzweckbindung der CO<sub>2</sub>-Abgabe u.a. für das Gebäudeprogramm wird indes von der Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt. Insbesondere viele der teilnehmenden Kantone, *Die Mitte*, *EVP*, *SP*, einige Organisationen der Wirtschaftskreise (u.a. *SGV*) und Umweltorganisationen sind damit einverstanden. Auf der anderen Seite sprechen sich *FDP*, *SVP*, Wirtschaftskreise (wie *economiesuisse* und *swissmem*), der *HEV* sowie Gewerkschaften (*SEV* und *Travail.Suisse*) gegen die Erhöhung der Teilzweckbindung aus. Im Zusammenhang mit der höheren Teilzweckbindung reichen die Kantone unterschiedliche Anträge zum Ausbau der für das Gebäudeprogramm zur Verfügung stehenden Mittel ein (u.a. *BPUK* sowie die Kantone *UR*, *GL*, *FR*, *SG*, *AG*) und werden teilweise von links-grünen Teilnehmenden unterstützt. Die *FDP* hingegen begrüsst, dass die Vernehmlassungsvorlage keine zusätzlichen Mittel fürs Gebäudeprogramm vorsieht.

<sup>17</sup> Vereinigte Staaten, Europäische Union und Partner bringen „Global Methane Pledge“ auf den Weg, damit 1,5° C erreichbar bleiben. Abrufbar unter: [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu) > Alle Nachrichten.

Mit den weiteren in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Verwendungszwecken der CO<sub>2</sub>-Abgabe (siehe Kapitel 6.10) sind die Teilnehmenden mehrheitlich einverstanden. Die vorgesehenen Mittel seien aber weder für die Förderung des Heizungersatzes (links-grüne Organisationen und einige Kantone) noch für jene der thermischen Netze (einige Kantone und die Verbände rund um erneuerbare Energien) hinreichend. Wirtschafts- und Landwirtschaftskreise wie auch Vertretende von erneuerbaren Energien fordern zudem, dass neben der Geothermie auch die Produktion und Einspeisung erneuerbarer Gase gefördert wird.

Da Emissionsreduktionen im Gebäudebereich vergleichbar einfach umsetzbar seien, geht die Vorlage im Gebäudebereich vielen Teilnehmenden (darunter *EVP*, *Grüne*, *Mitglieder der Klima-Allianz* und *SP*) zu wenig weit. Über die Vernehmlassungsvorlage hinaus werden ambitioniertere Reduktionsziele für diesen Sektor, ein Verbot von fossilen Heizungen und/oder Gebäudegrenzwerte ähnlich jenen in der vom Stimmvolk 2021 abgelehnten Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gefordert. Weitere Anträge betreffen die mangelnde Nutzung des Potentials von Betriebs- und Effizienzoptimierungen (*KGTV* und *swissmem*), die Weiterentwicklung des GEAK Plus analog dem Renovierungspass der EU (*Mitglieder der Klima-Allianz*) und die Beschleunigung und Vereinfachung des Baubewilligungsverfahrens (wirtschaftsnahe Organisationen wie auch Vertretende des Immobiliensektors). Zusätzlich zur Förderung werden steuerliche Anreize für nachhaltige Gebäudesanierungen (*FDP*, *Junge Mitte Schweiz* und *USPI*), oder Fonds unterschiedlicher Ausgestaltungen (*glp*, *Junge Mitte Schweiz*, *USPI* und *Verein Green Building Schweiz*) vorgeschlagen. Organisationen der erneuerbaren Energien und der Gebäudetechnik bringen die Schaffung von Energie- und Dekarbonisierungsdarlehen ein, welche durch zinsgünstige Darlehen die Finanzierung des Kapitals für Investitionen in Renovationen vergünstigen sollen.

### 5.3 Massnahmen im Landverkehr

Im Bereich der Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge wird die klare Anlehnung an die Regelungen der EU gefordert, erstens indem die aktuell in der EU diskutierten Zielwerte sobald als möglich nachvollzogen werden sollen (*Mitglieder der Klima-Allianz* und *SP*); zweitens indem analog zur EU-Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge vorgesehen werden sollen (*FDP*, wenige Kantone, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *swisscleantech*); und drittens indem auch in Bezug auf die Erleichterungen beim Übergang zu neuen Zielwerten gemäss Vertretenden der Autobranche (*AGVS* und *auto-schweiz*) auf einen strengeren Swiss Finish verzichtet werden soll. Darüber hinaus sei die Zulassung von fossil-angetriebenen Neufahrzeugen zeitnah (z.B. 2030) zu untersagen (u.a. *Grüne*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *Stadt Zürich*) und das Inverkehrbringen von synthetischen Treibstoffen - wie in der vom Stimmvolk im Juni 2021 abgelehnten Totalrevision - an die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagenflotten anzurechnen. Letzteres fordern unter anderem Vertreter der Wirtschaft (*economiesuisse* und *SGV*) und der Autobranche (*ACS*, *auto-schweiz* und *strasseschweiz*) sowie der *VSG*.

Die Pflicht zum Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen (Verminderungsquote) wird nur von wenigen einzelnen Teilnehmenden begrüsst (*Akademien der Wissenschaften*, *Synhelion*, *swisscleantech* und *VSE*). Kritisch äussern sich dagegen sowohl die links-grünen Teilnehmenden (z.B. *Grüne*, *Mitglieder der Klima-Allianz* und *SP*) wie auch Vertretende der Auto- und Logistikbranchen (u.a. *Allianz Fossilfreie Logistik*, *Biofuels Schweiz* und *strasseschweiz*,). Einige Teilnehmende bevorzugen die Beibehaltung der bestehenden Erleichterungen bei der Mineralölsteuer in Kombination mit Bescheinigungen für Kompensationsprojekte zur Förderung von erneuerbaren Treibstoffen (*Avenergy*, *AGVS* und *SBV*). Dem gegenüber beantragen mehrere Akteure der Autobranche (*auto-schweiz* und *ASTAG*), der Logistikbranche (*Allianz fossilfreie Logistik*) sowie die *SVP* und *Ökostrom Schweiz* die Umsetzung der Parlamentarischen Initiative (Pa. Iv.) 22.402, welche auf eine Kombination von Steuererleichterungen und einer Verminderungsquote abzielt.

Bei den Bestimmungen zur Kompensationspflicht stand der Inlandanteil im Fokus: Teilnehmende aus den Bereich der Landwirtschaft und der erneuerbaren Energien fordern einen höheren Inlandanteil als dies der erläuternde Bericht erwähnt (z.B. *SBV* und *aeesuisse*), einige davon fordern zudem den Anteil im Gesetz festzuschreiben. Dieselben Teilnehmenden unterstützt von den *glp* fordern auch eine Erhöhung des Sanktionsbetrags bei Verfehlen der Kompensationspflicht. Insbesondere der *SBV* begrüsst die Beibehaltung des maximalen Kompensationsaufschlags auf Treibstoffe von 5 Rappen.

Mehreren Fördermassnahmen im Verkehrsbereich attestieren die Teilnehmenden mangelnde Technologieneutralität. Während die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge grundsätzlich vonseiten der Autobranche, den Umweltverbänden und einigen Kantonen Zuspruch erhält, sprechen sich unter anderem wirtschaftsnahe Teilnehmende (wie *SGV*, *swissmem* und *VSG*) und die *Mitglieder des SBV* aufgrund der fehlenden Technologieneutralität gegen die Förderung aus, bzw. machen eine allfällige Zustimmung von einer technologieneutralen Formulierung abhängig. Hinzu kommen Zweifel an der Nutzung der Erlöse aus den Sanktionen, welche die Fahrzeugimporteure bei einem Überschreiten ihrer individuellen Zielvorgaben für die Neuwagenflotten entrichten müssen. Auch an der Änderung des *SVAG* bemängeln *FDP*, Wirtschafts-, Energie- und Logistikkreise insbesondere die fehlende Technologieneutralität. Ähnliches gilt bei der Förderung von CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie dem öffentlichen Schiffsverkehr, welche zwar von der Mehrheit der teilnehmenden Kantone sowie *der Mitte* und den Organisationen des öffentlichen Verkehrs begrüsst, jedoch von den Wirtschaftskreisen (z.B. *economiesuisse*, *FDP* und *SGV*) sowie der *SVP* abgelehnt wird. Die fehlende Technologieneutralität ist auch hier einer der Hauptkritikpunkte (u.a. Wirtschaftskreise, *Mitglieder des SBV*, *Städteverband* und *swisscleantech*). Bemängelt wird auch die im Vergleich zur vorgeschlagenen Abschaffung der Befreiung von der Mineralölsteuer für konzessionierte Transportunternehmen unzureichende Finanzierung der Förderung. Die Änderung des *MinöStG* wird denn auch grundsätzlich unterstützt (z.B. *FDP*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *swisscleantech*), jedoch unter der Bedingung, dass die Abschaffung aus finanziellen Gründen zeitlich gestaffelt erfolgt (u.a. *Die Mitte*, *Gebirgskantone* und *VöV*).

Bei der Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene wird die Finanzierungsquelle moniert. Während links-grüne Teilnehmende, einige Kantone und die Organisationen des öffentlichen Verkehrs für den Ausbau dieses Fördertatbestands plädieren, sieht die *SVP* zusammen mit einigen Wirtschaftsverbänden und der Luftfahrtbranche darin eine Quersubventionierung. Die Erlöse aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge seien stattdessen für die Reduktion der Emissionen im Luftverkehr einzusetzen.

Den Teilnehmenden aus Wirtschafts- und Luftfahrtkreisen ist es im Zusammenhang mit den Änderungen im *USG* ein grosses Anliegen, dass in der Schweiz dieselben Anforderungen an erneuerbare Treib- und Brennstoffe gelten wie in der EU, und dass die Massenbilanzierung beim Import dieser Energieträger ermöglicht wird (u.a. *Aerosuisse* und *economiesuisse*).

Die Massnahmen im Bereich Verkehr werden von einigen Teilnehmenden (z.B. die Kantone *FR*, *GE* sowie *aeesuisse*, *SGB* und *umverkehr*) generell als zu wenig ambitioniert beurteilt. Einige Kantone und Städte vermissen Massnahmen zur Verlagerung auf klimafreundlichere Transportmittel. Und *CCL Schweiz*, *energie-wende-ja*, *glp*, eine *Privatperson*, *Stadt Zürich*, *Städteverband* und *VCS* fordern die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Treibstoffen.

#### 5.4 Massnahmen im Luftverkehr

Die vorgeschlagene Beimischquote für erneuerbare Flugtreibstoffe wird u.a. von mehreren Akteuren aus der Luftfahrtbranche, wirtschaftsnahe Organisationen und einigen Kantonen begrüsst (z.B. *Aviationsuisse*, *economiesuisse* und *FDP*). Kritisch gegenüber dieser Massnahme äussern sich nur wenige Kantone und *umverkehr*. Von den Organisationen der Luftfahrtbranche wird hervorgehoben, dass sich die Beimischquote wo immer möglich an der EU ausrichten soll (z.B. *Aerosuisse*, auch *Synhelion* und *swisscleantech*). Teilnehmenden aus links-grünen Kreisen (wie *Grüne*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *umverkehr*) ist die im erläuternden Bericht vorgeschlagene Quote zu tief, während u.a. *Aerosuisse*, *economiesuisse* und *SIAA* insbesondere die zeitliche Flexibilisierung der Quotenerfüllung wie auch die Zulassung vom Handel mit Zertifikaten für erneuerbare Flugtreibstoffe anregen.

Die Massnahmen im Bereich der Luftfahrt gehen einigen Teilnehmenden zu wenig weit und auch hier werden Massnahmen zur Förderung der Verlagerung aus klimafreundlichere Verkehrsmittel gefordert (*Grüne* und wenige Kantone). Zusätzlich werden insbesondere von den *Mitgliedern der Klima-Allianz* und dem Kanton *JU* Massnahmen wie die Flugticketabgabe und die Abgabe Allgemeine Luftfahrt aus der Totalrevision vorgeschlagen.



## 5.5 Massnahmen im Industriesektor

Die Änderungen bezüglich des EHS - insbesondere die Erweiterung der freiwilligen Teilnahme am EHS, die Anlehnung an die Bestimmungen der EU und die Aufnahme von CCS-Anlagen - wurden von den wirtschaftsnahen Organisationen generell positiv beurteilt (u.a. *economiesuisse*, *scienceindustries* und *SGV*). Forderungen wurden unter anderem bezüglich der Handhabung von fossil-thermischen Kraftwerken gestellt (*Alpiq*, *economiesuisse*, *Groupe E* und *SGV*).

Im Luftfahrtbereich des EHS werden grössere Anstrengung zur Verhinderung von Wettbewerbsnachteilen gegenüber nicht-EU Fluggesellschaften gefordert (u.a. *Aerosuisse*).

Neu soll gemäss der Vorlage die Ausnahme von der CO<sub>2</sub>-Abgabe durch den Abschluss einer Verminderungsverpflichtung allen Unternehmen mit wirtschaftlichen Tätigkeiten offenstehen. Dies wird von der *FDP* und Wirtschaftskreisen (u.a. *IG Detailhandel*, *SGV* und *swisscleantech*) begrüsst. Widersprüche bestehen bei der Frage, ob die Verminderungsverpflichtung auch Immobilien- und Mobilitätsunternehmen offenstehen sollte, was von Elektrizitätsunternehmen (u.a. *VSE*) begrüsst und von mehreren Kantonen abgelehnt würde. Viele Anträge eingegangen sind bezüglich der neu vorgeschlagenen Bedingung, wonach Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung glaubhaft darlegen müssen, wie sie ihre Emissionen aus fossilen Brennstoffen bis 2040 auf null reduzieren werden. Generell abgelehnt wird die Bedingung von einigen Teilnehmenden aus Wirtschaftskreisen (z.B. *economiesuisse* und *SGV*), während andere beantragen, die Bedingung zeitlich zu lockern (u.a. *EnAW*, *GGs*, *swisscleantech* und *swissmem*). Das Auslaufen der Verminderungsverpflichtungen im Jahr 2040 ist für die *Mitglieder der Klima-Allianz* und die *SP* zu spät, wird aber von mehreren Kantonen begrüsst. Dieses Zieljahr ist jedoch für Teilnehmende der Wirtschaftskreise zu früh.

Dass Unternehmen mit einer Verminderungsverpflichtung von der Rückverteilung der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe ausgeschlossen werden sollen, stösst bei den Wirtschaftskreisen auf Widerstand (u.a. *economiesuisse*, *IG Detailhandel* und *SGV*). Dem entgegen fordern links-grüne Teilnehmende (wie *Grüne*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP*, *SGB* und auch *EVP*), die Ausnahme von der Rückverteilung auch auf EHS-Unternehmen auszuweiten.

Für die *glp*, die *Grünen*, die *SP* sowie Umweltorganisationen und das *ewz* ist die Sonderbehandlung von Wärme-Kraft-Koppelungs-Anlagen (WKK-Anlagen) bezüglich der Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe abzuschaffen. Dem Gegenüber soll die Rückerstattung gemäss Wirtschaftsverbänden und *Regio Energie Solothurn* unabhängig von der Leistungsgrösse der WKK-Anlagen gewährt werden.

Über die Vernehmlassungsvorlage hinaus ist es einigen Vertretern der Wirtschaft (wie *cemsuisse*, *IGEB*, *SGV*) ein Anliegen, dass neben den privaten auch öffentlich-rechtliche Unternehmen ihre Emissionen reduzieren müssen, anderen (u.a. *IGEB* und *metal.suisse*) ist wichtig, dass Emissionsreduktionen in EHS-Unternehmen analog zur EU in der Schweiz finanziell unterstützt werden. Links-grüne Teilnehmende (v.a. *SP* und *Mitglieder der Klima-Allianz*) fordern indes die Überarbeitung und Verschärfung der Branchenvereinbarungen mit den Kehrrechtverbrennungsanlagen (KVA).

## 5.6 Finanzwirtschaft

Die vorgeschlagene Bestimmung zur Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken wird u.a. von den Teilnehmenden der Finanzbranche (*SBVg*) und der *FDP* begrüsst. Abgelehnt wird die Bestimmung sowohl, weil sie unzureichend (z.B. Kanton *ZH*, *Lausanne* und *Partito Comunista*) als auch unnötig sei (*SGV* und *SVP*). Unter anderem links-grüne Organisationen beantragen weitergehende Regulierungen des Finanzsektors (*glp*, *Grüne* und *Mitglieder der Klima-Allianz*).

## 5.7 Förderung der Innovation

Das EnG wird wenig diskutiert. Die *Mitglieder der Klima-Allianz* und die *SP* fordern jedoch die Übernahme der Formulierung, wie sie vom Parlament verabschiedet worden sei.

## 6 Rückmeldungen zu den einzelnen Bestimmungen

In den folgenden Unterkapiteln werden die Rückmeldungen zu den einzelnen Bestimmungen aufgeführt. Dabei wird entlang der Erlassvorlage vorgegangen.

### 6.1 Allgemeine Bestimmungen (Artikel 1 bis 8)

#### Artikel 1

Der Kanton *SH*, die *SBVg* und *arv Baustoffrecycling* begrüßen die Formulierung des Zweckartikels. Der *VSG* findet dessen neue Formulierung fragwürdig und unklar, da das Gesetz wie vormals die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Ziel habe. *Travail.Suisse* fordert, dass die Schweiz auf maximal 1,5 °C Temperaturanstieg zielen sollte. *AgroA*, *Alpen-Initiative* und der Kanton *BE* bedauern, dass die Anpassung an den Klimawandel zwar im Zweckartikel festgehalten ist, jedoch keine Massnahmen diesbezüglich vorgeschlagen werden. Aus demselben Grund erwägt die *Stadt Zürich* den betreffenden Buchstaben zu streichen. Einigen Teilnehmenden ist die Formulierung zum Erreichen von Netto-Null Emissionen in Artikel 1 Absatz 2 zu unpräzise. *Travail.Suisse* merkt an, dass die Formulierung nicht verständlich sei. *FMS* und *SVP* finden es unstatthaft und in höchstem Masse irreführend, dass das der Zeithorizont fürs Netto-Null-Ziel im Gesetz nicht festgehalten wird. Die Kantone *GR*, *AG* sowie *Alpiq*, *ewz*, *Groupe E*, *Junge Mitte Schweiz*, *Lausanne*, *Stadt Zürich*, *Städteverband*, *Verein der H2-Produzenten* und *VSE* fordern, zu konkretisieren, dass das Netto-Null-Ziel bis 2050 erreicht werden soll. Der Kanton *VD* wünscht, dass die «Aufnahmefähigkeit» definiert wird, um klarzustellen, ob Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a neben natürlichen Senken auch mit technischer Speicherung erreicht werden kann. Die *glp* und die *Stadt Zürich* beantragen analog zur Definition des Weltklimarates IPCC zu präzisieren, dass die Treibhausgasemissionen auf ein Ausmass reduziert werden müssen, das die Aufnahmefähigkeit von «anthropogenen» Kohlestoffsinken nicht übersteigt. Dass Finanzmittelflüsse auf die Erreichung der Klimaziele ausgerichtet werden sollen (Art. 1 Abs. 2 Bst. b), finden die *FMS* und die *SVP* eine unhaltbar ausschweifende Auslegung der Ziele des Übereinkommens von Paris. *GastroSuisse* und *SGV* fordern die Streichung dieses Buchstabens. Letzteres beziehe sich lediglich auf die Entwicklungszusammenarbeit. Der Kanton *FR* und *Travail.Suisse* hingegen begrüßen diese Formulierung und wünschen eine konkretere Umsetzung im CO<sub>2</sub>-Gesetz. Der *ACS*, *AGVS*, *auto-schweiz*, *Biofuels Schweiz*, *EIT.swiss*, *GastroSuisse*, *Lidl Schweiz*, *SGV* und *strasseschweiz* fordern im Gesetz zusätzlich festzuhalten, dass die Massnahmen technologieneutral ausgestaltet sein müssen.

#### Artikel 2

In Artikel 2 werden wichtige Begriffe des CO<sub>2</sub>-Gesetzes definiert. Die *Akademien der Wissenschaften* weisen darauf hin, dass Definition und Nutzung des Begriffs «Treibstoffe» uneinheitlich ist. Die *Empa* schlägt vor, die Definition von Treibstoffen um «fossile oder erneuerbare Energieträger» zu erweitern. Gleichzeitig fordern *economiesuisse*, *Energie 360° AG*, *swisscleantech* und *VSG* die Unterscheidung zwischen fossilen und nicht-fossilen Treibstoffen und *Clean Fuel Now* beantragt separate Definitionen für erneuerbare, biogene, synthetische und fossile Treibstoffe. Die *Arxada AG*, *Lonza AG*, *scienceindustries* und *SGV* fordern analoge separate Definitionen für «Energieträger». Der *Stadt Zürich* zufolge soll festgehalten werden, dass für den Antrieb von Fahrzeugen genutzte Elektrizität und Wasserstoff mit erneuerbaren Energien hergestellt werden müssen. *Swissgas* und *Transitgas AG* beantragen ihrerseits, dass Erdgas zur Kompression von Erdgas in Transitleitungen explizit in die Definition von Treibstoffen aufgenommen werden.

Bezüglich der weiteren neu unterbreiteten Definitionen in Artikel 2 schlagen *Avenenergy*, *economiesuisse* und *KliK* vor zu präzisieren, dass nur der Bundesrat, resp. das zuständige Departement, nationale Bescheinigungen ausstellen darf. Ausserdem unterstützen *BPUK*, die Kantone *GL*, *FR*, *SG*, *AG* sowie *arv Baustoffrecycling*, *bauenschweiz*, *cemsuisse*, *economiesuisse*, *IGEB*, und *metal.suisse* die Definitionen von Senkenleistungen, wobei der Kanton *FR* Bedarf für Präzisierungen sieht. Gemäss der *glp* sollen nicht nur der Abbau von CO<sub>2</sub>, sondern von allen Treibhausgasen in der Treibhausgasbilanz anrechenbar sein. Der Kanton *VD* verlangt, dass NET klarer von Emissionsreduktionen differenziert, das Zusammenspiel von regulierten und freiwilligen Märkten beachtet und die Permanenz von Senken gewährleistet wird. Ein umfassendes Reglementierungswerk für NET sei wünschenswert, welches

auch zwischen nationalen und internationalen Senken unterscheidet. Die *BPUK*, unterstützt von den Kantonen *GL*, *FR*, *SG* und *AG* sowie einer *Privatperson*, begrüsst auch die Definition von Klimaschutz. Die Kantone *SH* und *TG* erklären, dass auf kantonaler Ebene zur Sensibilisierung jeweils sowohl Klimaschutz wie auch Klimaanpassung genutzt werden. Gemäss *Holzbau Schweiz* soll die Substitution fossiler Baustoffe und Energieträger durch Holz als zusätzlicher Bestandteil des Klimaschutzes aufgeführt werden. *Arxada AG*, *Clean Fuel Now*, *economiesuisse*, *Lonza AG*, *scienceindustries* und *swissmem* weisen darauf hin, dass die Definitionen von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Treibhausgasemissionen fehlen. Sie regen an, bei den Emissionen zu unterscheiden, ob diese klimawirksam sind oder nicht. *swisscleantech* schlägt zudem eine Definition von WKK-Anlagen vor.

### Artikel 3

Die in Artikel 3 vorgeschlagenen Reduktionsziele werden unterstützt von *EKL*, *FDP*, *Handelskammer beider Basel*, *Holzbau Schweiz*, *Lidl Schweiz*, *Regio Energie Solothurn*, *Mitglieder des SBV*, *Senke Schweizer Holz*, *SGV*, *suissetec*, *Swiss Krono AG* und *VSG*. Zur Klärung der Systemgrenzen schlägt der Kanton *GR* vor, zu präzisieren, dass sich die Reduktionsziele auf die Emissionen der Schweiz beziehen.

Die Reduktionsziele sollen gemäss dem Kanton *TG* um das Netto-Null-Ziel 2050 sowie Durchschnittsziele für die Perioden 2031-2040 und 2041-2050 ergänzt werden und *Groupe E*, die *Stadt Zürich*, der *Städteverband* und der *Verein der H2-Produzenten* schlagen die Festlegung von Reduktionszielen bis 2040 und bis 2050 vor. Ambitioniertere Ziele und Zwischenziele werden von dem Kanton *JU* sowie *Fastenaktion*, *Stadt Zürich*, *Städteverband*, *svu*, *swisscleantech*, *Travail.Suisse*, *UFS* und *Verein Klimaschutz Schweiz* gefordert. Der Kanton *JU* ergänzt die Forderung um Ziele für die einzelnen Treibhausgase, was für grössere Berücksichtigung der Klimaziele in anderen Sektoralpolitiken Sorge. Auch für *energie-wende-ja* und die teilnehmenden *Privatpersonen* entsprechen die Ziele der Vorlage dem Minimum. Bis im Jahr 2030 soll die Schweiz dem *SIA* zufolge 60 Prozent ihrer Emissionen vermindern müssen. *umverkehr* verlangen für 2030 ein Reduktionsziel von 80 Prozent und im Verkehr (inkl. Flugverkehr) eine Reduktion um 100 Prozent. Gemäss den *Grünen* und *Jungen Grünen* muss die Schweiz Netto-Null bis bereits 2030 erreichen und spätestens 2040 klimapositiv sein. *Lausanne* kann die Berechnung des Durchschnittsziels in Artikel 3 Absatz 1 nicht nachvollziehen und weist darauf hin, dass der Zeitraum dieses Ziels nicht jenem des Gesetzes entspricht. Das Durchschnittsziel sei deshalb umzuformulieren oder zu löschen. Auch eine *Privatperson* verortet in der Berechnung der Reduktionsziele einen Rechenfehler.

Die *BPUK*, die Kantone *GL*, *FR*, *BL*, *SG*, *AG*, *TI*, *VD* sowie *Swiss Krono AG* begrüssen die Möglichkeit der Festlegung von Sektorenzielen in Artikel 3 Absatz 1<sup>bis</sup>. Wird diese Option genutzt, seien Sektorenziele für alle Sektoren und für denselben Betrachtungszeitpunkt festzulegen. Die *Stadt Zürich* und eine *Privatperson* möchten den Bundesrat zur Festlegung von Sektorenzielen und Zwischenzielen verpflichten. Um sicherzugehen, dass das Gesamtziel erreicht wird, regen die *Akademien der Wissenschaften* an, das Verminderungspotential der Sektoren nur bei der Aufteilung des Gesamtziels auf die Sektoren zu berücksichtigen, nicht aber bei der Festlegung der einzelnen Sektorenziele. Die *IG Detailhandel* sowie *Coop* und *Migros* erwarten hingegen, dass Sektoren gemessen an ihrem Gesamtausstoss verhältnismässig in die Pflicht genommen werden. Gemäss den *Mitgliedern der Klima-Allianz*, *SP*, *SSES* und *svu* soll bei den Sektorenzielen die Äquivalenz zu anderen Instrumenten gewahrt werden. Im Gegensatz dazu beantragt der *HEV* die Streichung von Artikel 3 Absätze 1, 1<sup>bis</sup> und 1<sup>ter</sup>, da der Gebäudebereich im Falle von Sektorenzielen überproportional in die Pflicht genommen werden würde. Ausserdem finden es die *FMS* und die *SVP* demokratiepolitisch bedenklich, dem Bundesrat die Rechtssetzungskompetenz für Sektoren- und Zwischenziele zu übertragen. Damit einher geht auch die Forderung von *Arxada AG*, *Centre Patronal*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Lonza AG*, *scienceindustries*, *swissmem* und *USPI*, Artikel 3 Absatz 1<sup>bis</sup> zu streichen. Sollte dieser Forderung nicht nachgekommen werden, seien bei der Festlegung der Zwischenziele unbedingt die Vorleistungen und das wirtschaftlich umsetzbare Verminderungspotential zu berücksichtigen. Gleichzeitig sei auf die Technologieneutralität zu achten, was auch von *Regio Energie Solothurn*, *Städteverband* und *VSG* angemerkt wird. Grossen Wert auf die Berücksichtigung des wirtschaftlich realisierbaren Verminderungspotential legen auch die *Mitglieder des SBV*. Eine *Privatperson* weist darauf hin, dass die Berücksichtigung des wirt-

schaftlich realisierbaren Potentials die Zielerreichung bereits zu stark einschränke. *Transitgas AG* wünscht die Präzisierung, dass es sich bei den Sektorenzielen um weitergehende Ziele handelt, die nicht hinter die Gesamtziele zurückfallen und *SVUT und Holzenergie Schweiz* schlagen ein jährliches Monitoring der Zielerreichung vor.

Zum Anteil der Reduktionen, der durch Massnahmen im Inland erreicht werden soll, gibt es unterschiedliche Meinungen: Der *SGV* will Absatz 1<sup>ter</sup> streichen, da es für die Klimawirksamkeit keine Rolle spiele, wo die Reduktionen erbracht werden, solange eine Doppelzählung ausgeschlossen werden kann. Ganz im Gegensatz dazu verlangen die *Mitglieder der Klima-Allianz, SIA, SP, SSES* und *svu*, vollständig auf Massnahmen im Inland zu setzen. Ähnliches äussert die *Stadt Zürich*. *aeesuisse* beantragt einen Inlandanteil von mindestens 75 Prozent, was von den Kantonen *BE, FR, VD, GE, JU* sowie *Berner Bauernverband, Biomasse Suisse, EVP, InfraWatt, JEVP, Ökostrom, suissetec, swisscleantech, swissolar* und *Travail.Suisse* unterstützt wird. *energie-wende-ja* und *Lausanne* sprechen sich für einen möglichst grossen Inlandanteil aus und auch dem *Städteverband* ist der im erläuternden Bericht erwähnte Inlandanteil nicht genügend gross. Dem gegenüber heissen die *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie* und die *FER* diesen gut. Die *UFS* schlagen die Verpflichtung zu mindestens einem Inlandanteil von 45 Prozent vor. Der Kanton *LU* und *GastroSuisse* fordern generell die Festlegung eines Inlandanteils im Gesetz während es die *Aargauische Industrie- und Handelskammer* und die *FDP* begrüessen, dass im Gesetz kein Inlandanteil definiert wurde. Auf Verordnungsebene soll diesbezüglich mit Richtwerten operiert werden. Auch *ISOLSUISSE, Lignum, Regio Energie Solothurn, Senke Schweizer Holz, Swiss Krono AG* und *VSG* begrüessen die Regelung wie in der Vorlage. Eine *Privatperson* möchte, dass der Bundesrat zur Festlegung eines Inlandanteils verpflichtet wird, welcher danach vom Parlament genehmigt werden solle.

Die *Mitglieder der Klima-Allianz, SP, SSES* und *svu* plädieren ausserdem dafür, dass von der Schweiz finanzierte Emissionsverminderungen im Ausland zwar nicht an das Reduktionsziel der Schweiz angerechnet werden, jedoch mindestens den von der Schweiz im Ausland mitverursachten Emissionen entsprechen sollen. Eine entsprechende Ergänzung bringen auch die *Stadt Zürich* und der *Städteverband* ein. *SIA* beziffert die nötige Menge auf 54 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Aufgrund der Klimaverantwortung der Schweiz sollen zusätzlich zur bestehenden Entwicklungszusammenarbeit Bundesmittel in die Klimafinanzierung fliessen (*Grüne, Junge Grüne* und *Mitglieder der Klima-Allianz*).

*Groupe E, Lausanne* und *VSE* ist es ein Anliegen, dass der geltende Artikel 3 Absatz 5 auch künftig in Kraft bleibt. Dieser verpflichtet den Bundesrat rechtzeitig Nachfolgelösungen vorzuschlagen.

#### Artikel 4

Der *Gemeindeverband* möchte, dass auch Massnahmen in anderen Gesetzgebungen zur Erreichung der Reduktionsziele beitragen, weshalb Artikel 4 Absatz 1 zu streichen sei. Eine Reihe Teilnehmende beantragen, dass andere Gesetzgebungen nicht nur zur Verminderung der Treibhausgasemissionen, sondern auch zur Erhöhung der Senkenleistung beitragen sollen. Diese Ergänzung in Art. 4 Abs. 2 fordern die *Mitglieder der Klima-Allianz, SP, SSES* und *swisscleantech*. Gemäss den vorgenannten Teilnehmenden sowie der *AefU* und *energie-wende-ja* sollen auch die Abfall- und Finanzwirtschaft mit Massnahmen zur Erreichung der Reduktionsziele beitragen. Diese Teilnehmenden bedauern ebenso wie *Coop, glp, IG Detailhandel, Kleinbauernvereinigung, Migros* und die Kantone *SO, TG* und *VD* die fehlende Berücksichtigung der Landwirtschaft in der Vorlage. Letzteres ist auch dem Kanton *GR* wichtig, welcher eine Prüfung möglicher Anreizen im System der Direktzahlungen anregt.

Die Kantone *SH* und *GR* weisen wie die *Akademien der Wissenschaften* darauf hin, dass die Vorlage aufgrund des wohl nötigen Zukaufs von internationalen Bescheinigungen gemäss Artikel 4 Absatz 5 nicht dem Verursacherprinzip entspreche, da letztlich die Steuerzahler die Kosten übernehmen müssten. Die Vorlage berge demnach für Bund und Steuerzahler ein erhebliches Kostenrisiko (*Akademien der Wissenschaften* und *IPCCS*). Für den Kanton *FR* stellen sich bei der Zielerreichung mithilfe von Auslandkompensationen wirtschaftliche, juristische und ethische Fragen. Der Zukauf internationaler Bescheinigungen dürfe nicht als Alternative zur Emissionsreduktionen gelten, meint der Kanton *VD*. Für den *Berner Bauernverband* und *Ökostrom Schweiz* widerspricht das Abstützen auf interna-

tionale Bescheinigungen einer glaubwürdigen und selbstbestimmten Klimapolitik und die *SP* nennt es «Ablasshandel». Der Absatz sei entsprechend zu streichen. Stattdessen soll Artikel 5 des geltenden Gesetzes beibehalten werden. Die Streichung von Artikel 4 Absatz 5 wird auch von *den Mitgliedern der Klima-Allianz*, *SSES* und *UFS* gefordert. Im Gegensatz dazu begrüßen *Avenergy* und *economiesuisse* die Option, das Reduktionsziel durch Zukauf von internationalen Bescheinigungen zu erreichen, da diese Regelung Voraussetzung dafür sei, dass der maximale Kompensationsaufschlag bei 5 Rappen pro Liter belassen werden könne. Auch *KliK* begrüsst die Bestimmung und geht davon aus, dass der Zukauf nötig sein wird. Unter anderem aufgrund des Kostenrisikos empfiehlt *IPCCS* die Limitierung des Zertifikate-Erwerbs auf maximal 20 Prozent der notwendigen Reduktionsleistung. Die *glp* akzeptieren diese Bestimmung im Sinne einer Übergangslösung. Dem Kanton *UR* fehlen Szenarien zu den Auswirkungen dieser Regelungen auf die finanziellen und personellen Ressourcen von Bund und Kantonen und bedauert, dass in der Vorlage keine anderen Finanzierungsquellen als der allgemeine Bundeshaushalt für den Zukauf der nötigen Auslandkompensationen zur Zielerreichung aufgezeigt werden. Die Kantone *BS* und *BL* fordern die eine andere Finanzierungsquelle als der allgemeine Bundeshaushalt.

*Aerosuisse*, *economiesuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *Genève Aéroport*, *HotellerieSuisse*, *SIAA*, *STV*, *SWISS* und *Edelweiss* beantragen in einem zusätzlichen Absatz 6 zu Artikel 4 festzuhalten, dass der Bundesrat wo möglich internationale Standards insbesondere jene der EU berücksichtigt.

#### Artikel 5

Artikel 5 hält fest, dass erzielte Emissionsverminderungen und Erhöhungen der Senkenleistungen nur einmal angerechnet werden können. Der *Energie Club Schweiz* und *Swiss Krono AG* begrüßen die Bestimmung. Für den Kanton *JU* ist die einmalige Anrechnung eine Bedingung für die Glaubwürdigkeit des Kompensationssystems, weshalb Anbieter die einmalige Anrechnung ausweisen müssen. Zwar wird die Regelung auch vom Kanton *VD* begrüsst, jedoch fragt sich dieser, wie die einmalige Anrechnung bei der Vielzahl an privaten und öffentlichen Anbietern verifiziert werden kann. Der *Swiss Krono AG* ist es indes ein Anliegen, dass bestehende Kompensationsprojekte soweit Vorrang haben, als dass neue Kompensationsprojekte die Doppelzählung zu den bestehenden nachweislich ausschliessen müssen und nicht umgekehrt. *Bauenschweiz*, *Holzbau Schweiz Lignum* und *metal.suisse* möchten die Bestimmung um Substitutionsleistungen ergänzen. Die beiden letzteren präzisieren, dass dabei die Lebenszyklen des Holzes berücksichtigt werden soll.

#### Artikel 6

Die Auslandkompensation im Rahmen der internationalen Bescheinigungen per se wird von der *Zürcher Handelskammer* begrüsst. Damit keine Schweiz-spezifischen Anforderung an internationale Bescheinigungen gestellt werden schlagen *Arxada AG*, *Lonza AG* und *scienceindustries* eine alternative Formulierung vor. Auch für den *SGV* ist wichtig, dass alle Bescheinigungen nach Artikel 6 des Übereinkommens von Paris in der Schweiz angerechnet werden können, sofern inhaltliche Qualitätskriterien erfüllt sind. Anders sieht das *Travail.Suisse*, gemäss welcher die Auslandkompensation erhebliche Probleme birgt, weshalb sie auf 2030 zu befristen sei. Dass neben Emissionsverminderungen auch Senkenleistungen internationale Bescheinigungen generieren können, wird wiederum von *cemsuisse*, *Climeworks* und *IGEB* unterstützt. *AefU* hingegen unterstützt die Zulassung von geologischer Sequestrierung als Kompensationsprojekte nicht. *Climeworks* weist zudem darauf hin, dass spätestens auf Verordnungsstufe Anforderungen an die Permanenz der Senkenleistungen, eine Priorisierung von langfristigen Lösungen und Messstandards definiert werden müssen. Der Kanton *VD* und *CCL Schweiz* plädieren zudem für eine klarere Differenzierung zwischen Emissionsverminderungen und der Erhöhung von Senkenleistungen. Weil die Bestimmung die biologische Sequestrierung im Ausland als bescheinigbare Projekte ausschliesst, wird sie von *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Stiftung KMU Klima*, *STV*, *VSS* und dem *VSLF* kritisiert. Die *Swiss Krono AG* fordert dahingehend, dass für internationale und nationale Bescheinigungen dieselben Anforderungen gelten. Den *Mitgliedern der Klima-Allianz*, der *SP* und der *SSES* ist es ein Anliegen, dass der Bundesrat auch für Bescheinigungen auf dem freiwilligen Kompensationsmarkt Anforderungen definiert.

## Artikel 7

Die Bestimmungen zu den nationalen Bescheinigungen werden von den Kantonen *GL, FR, SG, AG* sowie *BPUK, WaldSchweiz, SVUT und Holzenergie Schweiz* und *arv Baustoffrecycling* begrüsst. *Arxada AG, Lonza AG* und *scienceindustries* ist es generell ein Anliegen, dass die Anforderungen an nationale Bescheinigungen mit internationalen Bestimmungen abgestimmt werden. Mehrere Teilnehmende unterstützen explizit die Berücksichtigung von geologischer (*aeesuisse, cemsuisse, economie-suisse* und *IGEB*) und biologischer Sequestrierung (*aeesuisse, Biomasse Suisse, Ökostrom, Prométerre, Mitglieder des SBV, Senke Schweizer Holz* und *SVBK*). Bereits auf Gesetzesstufe soll gemäss dem Kanton *JU* festgehalten werden, dass geologische und biologische Senkenprojekte einen Grundbucheintrag benötigen. Einige Kantone sind bezüglich der biologischen Sequestrierung im Wald vorsichtig, weshalb weitergehende, einschränkende Bestimmungen erlassen werden sollen (*BE, LU, TG* und *JU*). *Holzbau Schweiz* und *Lignum* möchten die Bestimmung um die Substitution von fossilen, anorganischen und energieintensiven Materialien durch Holz ergänzen. Des Weiteren würde *swisscleantech* zur Wahrung der Technologieneutralität die Senkenleistungen nicht weiter präzisieren wollen, während *glp* und *Stadt Zürich* die Nennung von chemischer, physikalischer oder biologischer Sequestrierung anstatt der geologischen und biologischen Sequestrierung bevorzugen. Ähnlich argumentierend will der *SGV «Wald, Böden und Holzprodukte»* als Präzisierungen nicht nennen und auch *bauenschweiz* und *metal.suisse* halten die Gesetzesstufe für ungeeignet, um Detailfragen zur Produkten zu klären. Sie beantragen die Generalisierung der Bestimmung von «Holzprodukten» zu «Produkten». Umgekehrt fügt *arv Baustoffrecycling* der Aufzählung «Betonprodukte» hinzu.

Bezüglich der biologische Sequestrierung bittet der Kanton *BE* zudem auf Verordnungsstufe zu beachten, dass deren grossflächige Anwendung in der Landwirtschaft noch nicht ausgereift sei. Auch die *Mitglieder des SBV* fordern die Berücksichtigung der komplexen biologischen Prozesse. Wegen der Konkurrenz zum freiwilligen Kompensationsmarkt findet es *Prométerre* besonders wichtig, die Prozesse für die Bescheinigung der Projekte zu beschleunigen.

Der Kanton *LU* beurteilt es kritisch, dass Absatz 2 von Artikel 7 ohne ausreichende Begründung aufgehoben wird.

## Artikel 8

Im Bereich der Anpassung an den Klimawandel soll der Bund bei der Erarbeitung und Beschaffung der nötigen Grundlagen mit den Kantonen zusammenarbeiten (Abs. 2), beantragen die Kantone *ZH, FR* und *VD*.

## Artikel 8a (neu)

Der Kanton *GE* schlägt einen neuen Artikel vor, mit welchem die Umweltverträglichkeitsprüfung die Klimathematik berücksichtigen müssen. Der vorgeschlagene neue Artikel entspricht Artikel 8 aus der am 13. Juni 2021 vom Stimmvolk abgelehnten Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Auch die Kantone *ZH, BE, FR, SO, SG, VD, JU* sowie die *Mitglieder der Klima-Allianz, Grüne, Junge Grüne, SSES, Stadt Zürich, Städteverband, svu* und *VCS* unterstützen die Aufnahme der Klimaverträglichkeitsprüfung in die Umweltverträglichkeitsprüfung.

## 6.2 Technische Massnahmen bei Gebäuden

### Artikel 9

Gemäss Artikel 9 Absatz 1<sup>bis</sup> legen Kantone für Ersatzneubauten und umfassende energetische Gebäudesanierungen Gebäudestandards fest, für welche sie eine zusätzliche Ausnutzung des Grundstückes gewähren. Diese Bestimmung wird von *aeesuisse, metal.suisse, swissectec, swissolar, The Branch, USPI* und *Verein Green Building Schweiz* begrüsst. Abgesehen von der Frage nach der bundesrechtlichen Zuständigkeit, sind auch *Regio Energie Solothurn* und *VSG* einverstanden, sofern die Umsetzung technologieneutral erfolgt. *AKD, BSA, Holzbau Schweiz, Lignum, Senke Schweizer Holz, Mitglieder des SHS, Stadt Zürich, Swiss Krono AG, UFS* und *Vereinigung Domus Antiqua Helvetica* beantragen, dass die festzulegenden Standards den Treibhausgasemissionen oder der Gesamt-

energiebilanz über den gesamten Lebenszyklus Rechnung tragen. Alternativ stimmen die *Mitglieder des SHS* und *AKD* dem Antrag von *casafair*, *Grüne*, *Junge Grüne*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *Schweizerischen Burgenverein*, *SP*, *SSES*, *svu* und *SIA* zu, wonach die erhöhte Ausnützungsziffer nur bei energetischen Sanierungen zu gewähren sei, weil Ersatzneubauten aufgrund der grauen Emissionen nicht gefördert werden sollten. Bedenken an der Bestimmung aufgrund der grauen Emissionen von Ersatzneubauten äussern auch *aeesuisse*, *glp*, *MV*, *Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen* und *swissolar*.

Auch der Kanton *BL* bezweifelt den Sinn, für Ersatzneubauten erhöhte Ausnützungsziffern zu gewähren und lehnt die Regelung deshalb ab. Anders argumentieren die Kantone *UR*, *GL*, *ZG*, *FR*, *SG*, *GR*, *AG*, *TI* und die *BPUK*, welche die Bestimmung ablehnen, weil bereits heute bei Einhaltung gewisser Anforderungen Erhöhungen der Ausnützungsziffer gewährt werden können (auch Kanton *LU*). Der *HEV* wiederum sieht in der Bestimmung eine sachfremde Vermischung von energiepolitischen und raumplanerischen Zielen, weshalb auch *HEV* und *SGV* die Streichung beantragen. Weil baurechtliche Vorgaben in kantonaler Kompetenz liegen und die bestehenden Förderprogramme genügen, weisen auch *FMS* und *SVP* die Bestimmung ab.

Dem entgegen fordern *bauenschweiz*, *Entwicklung Schweiz*, *Infra-Suisse*, *Schweizerischer Baumeisterverband* und *VZI* bei Ersatzneubauten und energetischen Sanierungen generell eine Erhöhung der Ausnützungsziffer von mindestens 25 Prozent und die *Partito Comunista* bezeichnet es als Rückschritt, dass in der aktuellen Vorlage nicht mehr eine bis zu 30 Prozent höhere Ausnutzung vorgesehen ist.

Bei einem Neubau oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser sollen gemäss Artikel 9 Absatz 3 der Vorlage die wesentlichen Angaben ins GWR eingetragen werden müssen. Dem stimmen die Kantone *UR*, *GL*, *FR*, *BL*, *SH*, *SG*, *AG*, *TG*, *TI* sowie *aeesuisse*, *BPUK*, *InfraWatt*, *SBVg*, *swissolar*, *The Branch* und *VFS* zu. Die Kantone würden von einer verbesserten Datenlage profitieren, der Zugang dazu soll jedoch vereinfacht werden. Die *SBVg* schlägt vor, die Daten unter anderem zu Klassifizierungszwecken nutzbar zu machen. Der *HEV* anerkennt zwar den Nutzen einer besseren Datenlage, findet den Fokus auf die Umsetzung der bereits bestehenden Vorgaben aber zweckmässiger und ist gegen eine Rechtsetzungskompetenz des Bundesrats. *ewz* und *Stadt Zürich* regen die Einführung eines Systems von eindeutigen Identifikationsnummern für Wärmeerzeugungsanlagen sowie die Erweiterung des GWR auf den Standort der Heizung sowie Angaben zu mitversorgten Gebäuden an. Gemäss *casafair*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, einer *Privatperson*, *SP* und *SSES* sollten die Angaben zu bestehenden Gebäuden innert zwei Jahren nachgetragen werden. Dem *Gemeindeverband* ist es wichtig, dass der Aufwand für die Aktualisierung des GWR so klein wie möglich gehalten wird und konsequent abgegolten wird. Gemäss *aeesuisse* und *swissolar* müssen die Kosten fürs GWR von der Baubewilligungsbehörde getragen werden.

Mit einer Meldepflicht für den Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen nach Artikel 9 Absatz 4 sind die Kantone *LU*, *UR*, *GL*, *FR*, *BL*, *SH*, *SG*, *AG*, *TG*, *TI*, *JU* sowie *aeesuisse*, *BPUK*, *Energie Club Schweiz*, *ewb*, *InfraWatt*, *suissetec*, *swissolar* und *VFS* einverstanden. Die Kantone *VD* und *JU* schlagen vor den Kantonen zu erlauben, bei den Gebäudeeigentümer Informationen über den Zustand der Heizungssysteme einzuholen. *GastroSuisse* und *STV* bringen ein, die Meldepflicht nur beim Ersatz einer fossil betriebenen Wärmeerzeugungsanlage vorzusehen. Die *FDP* lehnt die Meldepflicht ab.

Die Beratungspflicht, falls bei einem Heizungersatz eine fossil betriebene Heizung vorgesehen ist (auch Artikel 9 Absatz 4), wird jedoch mehrheitlich abgelehnt: die Kantone *UR*, *GL*, *FR*, *SO*, *BL*, *SG*, *GR*, *AG*, *TI*, *VS*, sowie *aeesuisse*, *BPUK*, *Energie Club Schweiz*, *ewb*, *swissolar* und *USPI* sprechen sich dagegen aus. Einige Kantone würden bereits ähnliche Instrumente kennen. Einzig der Kanton *TG* sowie die *Junge Mitte Schweiz* und *suissetec* befürworten die Beratungspflicht. Die *Satom SA* empfiehlt stattdessen eine Pflicht zum Vergleich unterschiedlicher Heizungsarten. Gemäss *GastroSuisse* und dem *STV* soll die Beratungspflicht entfallen, wenn in den vergangenen acht Jahren bereits eine Beratung stattfand. Für *Biofuels Schweiz*, *economiesuisse* und *HotellerieSuisse* greift sowohl Melde- wie auch Beratungspflicht zu sehr in die Zuständigkeit der Kantone ein, weshalb die Bestimmung zu streichen sei. Auch für den *Gemeindeverband* ist es fragwürdig, ob eine Festschrei-

bung auf nationaler Ebene nötig ist. Für *HotellerieSuisse* widersprechen Melde- und Beratungspflichten der Eigentumsgarantie und der Wirtschaftsfreiheit. Auch *FMS*, *HEV*, *Regio Energie Solothurn*, *SGV*, *SVP* und *VSG* sind gegen Melde- und Beratungspflichten.

### 6.3 Emissionsvorschriften Fahrzeuge

#### Artikel 10

Die *glp* regt an, die bestehenden Absätze 1 und 2 von Artikel 10 zu streichen, da diese nur bis 2020 gültig seien. *ACS*, *auto-schweiz* und *strasseschweiz* fordern, dass Leichtfahrzeuge (L7e) in die Emissionsvorschriften miteinbezogen werden. Eine Privatperson beantragt, für die Berechnung der Emissionszielwerte nur noch die fossil betriebenen Fahrzeuge zu berücksichtigen, da der Anteil an Elektrofahrzeugen stetig zunehme.

Die Kantone *ZG* und *SO* sowie die *Handelskammer beider Basel*, *Junge Mitte Schweiz* und *Travail.Suisse* begrüßen die Zielwerte in Artikel 10 Absatz 2<sup>bis</sup>. Der Kanton *VD*, *IPCCS*, die *Stadt Zürich* und der *Städteverband* hätten sich ambitioniertere Zielwerte gewünscht und der Kanton *JU* bemerkt, dass die Emissionen der Fahrzeuge nicht im Gleichschritt mit den Zielwerten sinken. Der Bund soll dies berücksichtigen.<sup>18</sup> Für den *ETH-Rat* und *swisscleantech* ist die Anpassung der Zielwerte analog zu den EU-Vorgaben besonders positiv. *ACS*, *AGVS*, *auto-schweiz*, *economiesuisse*, *SGV*, *strasseschweiz* und *VFAS* hingegen ist es ein Anliegen, dass sich die Berechnung der Zielwerte auf die schweizerischen Basiswerte abstützen. Unter anderem *glp*, *Grüne*, die *Mitglieder der Klima-Allianz* und *SP* weisen jedoch darauf hin, dass es die aktuellen Diskussionen in der EU zu neuen, verschärften Zielwerten zu berücksichtigen gelte. Die Übernahme der Zielwerte der EU erachtet *energie-wende-ja* als selbstverständlich. *Grüne*, *Junge Grüne*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *VCS* beantragen die Reduktion der Emissionszielwerte für neue Personenwagen ab 2030 auf 0 Prozent. Ähnliche Forderungen kommen von *Lausanne*, einer *Privatperson*, der *Stadt Zürich* und *Travail.Suisse*. Gemäss *umverkehrR* sollten Neufahrzeuge bereits ab 2025 keine Emissionen mehr verursachen dürfen, dem Kanton *BS* und *Romande Energie SA* zufolge erst ab 2035. Die Kantone *ZG*, *BS*, *BL* sowie die *Akademien der Wissenschaften*, *FDP*, *IPCCS*, die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP*, die *Stadt Zürich*, der *Städteverband*, *swisscleantech* und *VCS* verlangen entgegen der Vernehmlassungsvorlage auch für schwere Nutzfahrzeuge Zielwerte.

Dass bei den Zielwerten ausschliesslich die direkten Auspuffemissionen berücksichtigt werden, verzerrt die Gleichbehandlung unterschiedlicher technologischer Ansätze. Die *Akademien der Wissenschaften*, *Empa* und die *Satom SA* empfehlen deshalb, ergänzend zu den Zielwerten die Klimabelastung von Fahrzeugen ganzheitlich zu berücksichtigen.

Gemäss Artikel 10 Absatz 5 der Vorlage kann der Bundesrat bei Abweichungen zwischen den Emissionen gemäss Messmethode und den Emissionen im realen Fahrbetrieb geeignete Massnahmen ergreifen, was vom Kanton *VD* begrüsst wird. Während *Lausanne* und der *Städteverband* ein entschlosseneres Handeln fordern, ist die Bestimmung für *economiesuisse*, *SGV* und *VFAS* überflüssig. Der bestehende Artikel 10 Absatz 4 biete genügend Handlungsspielraum.

Anders als bisher auf Verordnungsebene geregelt, sollen gemäss *economiesuisse*, dem *SGV* und *VFAS* Fahrzeuge, die ausserhalb der Schweiz mindestens 3 Monate zugelassen waren, nicht mehr als Erstzulassungen gelten. Der Kanton *LU* schlägt indes vor, Massnahmen gegen die Umgehung der Emissionszielwerte durch «Blitzzulassungen» vorzusehen.

#### Artikel 10a

Die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *VCS* erwarten, dass der Bundesrat Zwischenziele (gemäss Artikel 10a Absatz 1) auch für Personenwagen und schwere Nutzfahrzeuge festlegt und bei den Perso-

<sup>18</sup> Der Kanton *JU* regt zudem an, dass sich der Bundesrat am Prozess zur stärkeren Besteuerung von emissionsintensiven Fahrzeugen, wie dies in einigen Kantonen angestrebt werde, beteiligt. Die Motorfahrzeugsteuer wird auch von einer *Privatperson* aufgegriffen.



nenwagen darauf achtet, dass die durchschnittliche Senkungsrate mit jener der Zielwerte der EU übereinstimmen.

Der vorgeschlagene Absatz 2 sieht vor, dass sich der Bundesrat bei allfälligen Erleichterungen beim Übergang zu neuen Zielwerten an der EU orientieren muss. Für den *Energie Club der Schweiz*, die *Grünen*, die *Jungen Grünen* und die *Stadt Zürich* sind keine Erleichterungen mehr nötig, weshalb der Absatz gestrichen werden kann. Der vorgeschlagene Absatz wird von den *Mitgliedern der Klima-Allianz*, der *SP* und dem *VCS* zwar der geltenden Regelung vorgezogen. Diese Akteure würden es jedoch begrüßen, wenn zukünftig das Parlament potentielle Erleichterungen beschliessen müsste. Bei den Erleichterungen sei insbesondere ein *Swiss Finish* zu vermeiden, weshalb *AGVS*, *auto-schweiz*, *SGV* und *strasseschweiz* den Bundesrat zum Erlassen von Erleichterungen verpflichten wollen. Die Erleichterungen sollen solange gelten wie in der EU.

Die Berücksichtigung der Regelungen der EU ist *economiesuisse* und *VFAS* ein grosses Anliegen, weshalb sie sicherstellen wollen, dass Artikel 10a Absatz 4 nicht gestrichen wird.

#### Artikel 10b

Aufgrund der Entwicklungen in der EU fordern die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *VCS*, dass der Bundesrat der Bundesversammlung bereits für die Zeit nach 2025 Vorschläge für die weitergehenden Verminderungen der Emissionen von Fahrzeugen unterbreitet. Dem entgegen ist es gemäss dem *Förderverein H2 Mobilität* und *H2 Energy AG* nicht nötig vor 2035 neue Massnahmen vorzusehen. Erst bis dahin würden die Potentiale der getroffenen Massnahmen ausgeschöpft. Für *IPCCS* braucht es eine jährliche Berichterstattung, welche Massnahmenvorschläge für den Fall enthält, dass der Zielerreichungspfad nicht eingehalten wird.

#### Artikel 11

Einigen Akteuren ist es ein Anliegen, dass die Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts bei der Berechnung der Fahrzeugemissionen keine Anreize für schwere Fahrzeuge schafft. Gemäss der *Stadt Zürich* soll die Berücksichtigung des Gewichts schrittweise abgeschafft werden. Die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *VCS* fordern die sofortige, vollständige Abschaffung.

Dieselben Akteure beantragen, dass Fahrzeuge zuerst aus den Flotten ausgenommen werden müssen, damit sie dann an Kompensationsprojekte angerechnet werden können. Zudem sollen Fahrzeuge nur innerhalb von Emissionsgemeinschaften abgetreten werden können.

Eine *Privatperson* möchte, dass die Berechnung der Emissionen bei Fahrzeugen, die mit erneuerbaren Methan oder Erdgas betrieben werden, zu deren Vorteil angepasst wird. Gemäss den *Akademien der Wissenschaften* und der *Empa* sollen Ökoinnovationen mit in die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs einbezogen und gleichzeitig berücksichtigt werden, ob Fahrzeuge mit Erdgas betrieben werden können. Ebenfalls soll das Inverkehrbringen von synthetischen Treibstoffen an die Zielerreichung von Fahrzeugflotten angerechnet werden können, was auch *ACS*, *auto-schweiz*, *Clean Fuel Now*, *economiesuisse*, *FDP*, *SGV*, *strasseschweiz*, *TCS* und *VSG* fordern.

#### Artikel 12

Die Abschaffung der «Super credits» für besonders emissionsarme Fahrzeuge wird vom Kanton *VD* und der *glp* klar begrüsst. *economiesuisse* bringt ein, dass mit erhöhter Handelbarkeit von CO<sub>2</sub>-Emissionen für Importeure und Hersteller der Umweltschutz effektiv gefördert würde, weil dies ein Anreiz für Importeure sei, ihre Zielwerte zu unterschreiten. Entsprechend wird die Übertragbarkeit von Zielwert-Unterschreitungen auf Folgejahre gefordert (auch *VFAS*).

Der *VFAS* möchte, dass auch die Verbrauchswerte nach dem *US-Testverfahren* akzeptiert werden, weshalb der Artikel 12 Absatz 2 umzuformulieren sei. Dieser Antrag wird von *economiesuisse* und dem *SGV* unterstützt.

## Artikel 13

Im Bereich der Sanktionszahlungen für jedes Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe bringen *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *SGV* und *VFAS* ein, dass der Betrag aufgrund der Währungssituation nach unten korrigiert werden müsse. Dem gegenüber fordern *Lausanne*, die *Stadt Zürich* und der *Städteverband* eine Erhöhung der Sanktionen. Unabhängig vom konkreten Sanktionsbeitrag ist gemäss *CCL Schweiz* eine Methode einzuführen, die den CO<sub>2</sub>-Preis bei Sanktionszahlungen festlegt. Dieser Antrag bezieht sich auch auf andere Artikel, in welchen Sanktionsbeträge definiert werden (z.B. Artikel 29 und 32).

## Artikel 13a

Gemäss *economiesuisse*, *SGV* und *VFAS* ist auf die Veröffentlichung der Angaben über die Erreichung der Zielvorgaben zu verzichten, weil diese Falschinformation und Wettbewerbsverzerrung fördern.

Der Kanton *GE* möchte, dass analog zur EU der Anteil an neuzugelassenen Fahrzeugen, welche ausschliesslich mit erneuerbaren Energien angetrieben werden, definiert wird. Beim Autokauf soll es gemäss den *Mitgliedern der Klima-Allianz* und dem *VCS* finanzielle Anreize geben, weshalb diese Teilnehmenden ein Bonus-Malus-System ähnlich wie jenes in Frankreich vorschlagen, wobei sowohl der Bonus wie auch der Malus auch vom Fahrzeuggewicht abhängig sein könnte.

## 6.4 Erneuerbare Treibstoffe für den Landverkehr

### Artikel 13b

Die *Akademien der Wissenschaften*, *Climeworks*, *FER*, *Groupe E*, *swisscleantech*, *Synhelion* und *VSE* begrünnen die Pflicht zum Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen (Verminderungsquote), da dadurch die Entwicklung der erneuerbaren Treibstoffe vorangetrieben werde. Auch eine *Privatperson* sieht in der Verminderungsquote Potential. *Biomasse Suisse* und die *glp* fordern die Aufhebung der Obergrenze der Verminderungsquote. Die *Stadt Zürich* und der *Städteverband* erachten eine Quote von mindestens 10 Prozent als angebracht. Eine *Privatperson* kann sich vorstellen, dass die Quote schrittweise erhöht würde.

Die vorgeschlagene Verminderungsquote wird allerdings von vielen Teilnehmenden kritisch beurteilt. Gemäss *av Baustoffrecycling* verhindert die vorgeschlagene Verminderungsquote eine übergeordnete einfache und technologieoffene Bepreisung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. *Grüne* und *Junge Grüne* bezeichnen die Verminderungsquote als «reine Übergangslösung mit geringem Effekt», die *Mitglieder der Klima-Allianz*, die *SP* und der *VCS* als «Verlegenheitsmassnahme». Die *Satom SA* bezweifelt die Wirksamkeit einer Verminderungsquote und der Kanton *VD* findet, dass der Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen die Nutzung von ineffizienten Technologien verlängere. Einerseits fordern die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *VCS* verschärfend, dass nur die Netto-Emissionsreduktion im Vergleich zu fossilen Treibstoffen an die Quote angerechnet werden kann. Andererseits kritisieren *ACS*, *AGVS*, *Allianz Fossilfreie Logistik*, *auto-schweiz*, *Biofuels Schweiz*, *Centre Patronal*, *Coop*, *IG Detailhandel*, *Migros*, *strassenschweiz* und *TCS* das Instrument, weil es zu einem markanten Anstieg der Treibstoffpreise führen würde. Gerade im Güterverkehr würde die Verminderungsquote zu Rückschritten führen, weil Transporteure gemäss *Biofuels Schweiz*, *Coop*, *IG Detailhandel* und *Migros* wieder auf die günstigeren, fossilen Treibstoffe zurückgreifen würden. Eine Ausnahme von der Mineralölsteuer für erneuerbare Treibstoffe im Güterverkehr wird von *Biofuels Schweiz* und dem *SGV* (hier als Eventualiter) als Lösung vorgeschlagen.

Der *AGVS* begrüsst grundsätzlich, dass erneuerbare Treibstoffe gefördert werden sollen. Aufgrund des erwartenden Preisanstiegs soll aber am bestehenden System der Erleichterungen bei der Mineralölsteuer für erneuerbare Treibstoffe festgehalten werden. Das Festhalten an der Steuererleichterung bevorzugen auch *AgorA*, *Avenergy*, *Biomasse Suisse*, *Carbura*, *Coop*, *ECO SWISS*, *IG Detailhandel*, *Migros*, *Prométerre*, *Mitglieder des SBV*, *SGV*, *SWISS* und *Edelweiss*, *TCS* und *Varo Energy*. Auf die Kompensation der Steuerausfälle sei zu verzichten. Gemäss *aeesuisse*, *Allianz Fossilfreie Logistik*,

ASTAG, *Biomasse Suisse*, FDP, FMS, *Lidl Schweiz*, *Ökostrom Schweiz*, SVP, *Synhelion* und VSG ist die Pa. Iv. 22.402 ins Gesetz zu übernehmen, welche zum Ziel hat, die Steuererleichterungen für Fahrzeuge mit fossilfreien Antrieben bis 2030 beizubehalten und ab 2025 mit einer Verminderungsquote zu kombinieren. Auch ACS, *auto-schweiz* und *strasseschweiz* verweisen auf die Pa. Iv. 22.402 und schlagen Unterstützungsmassnahmen für die Produktion und den Import von Treibstoffen mit generell geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoss vor. *GastroSuisse* unterstützt die Verminderungsquote nur, wenn die Erleichterungen bei der Mineralölsteuer für erneuerbare Treibstoffe bestehen bleibt.

Die Verminderungsquote soll gemäss ACS, *auto-schweiz*, *Avenergy*, *Carbura*, *strasseschweiz* und *Varo Energy* sowohl mit biogenen wie auch synthetischen Treibstoffen (und Wasserstoff) erfüllt werden können. Neben der Zulassung von massenbilanzierter Ware sei bei den Qualitätsanforderungen auf einen Swiss Finish zu verzichten, was sowohl von *Avenergy* wie auch der *Handelskammer beider Basel* gefordert wird. Die Orientierung an die EU-Kriterien generell und bezüglich Agrotreibstoffen wird von der *glp* und *Synhelion* begrüsst. *swisscleantech* hebt die nationalen Qualitätsstandards und die Vermeidung von Doppelzählung beim Import von erneuerbaren Treibstoffen hervor. Der Kanton AG sowie *Groupe E*, *Mitglieder des SBV*, *Stadt Zürich* und *VSE* würden das im erläuternde Bericht erwähnte System von Herkunftsnachweisen für erneuerbare Treibstoffe begrüssen.

*Lausanne* fordert, dass entgegen der Vernehmlassungsvorlage auch kleine in Verkehr gesetzte Mengen die Verminderungsquote erfüllen müssen.

*economiesuisse* lehnt ab, dass der Bund über den Aufschlag auf die Treibstoffpreise aufgrund der Kosten für die erneuerbaren Treibstoffe informiert werden muss. Der Aufwand zur Erhebung dieser Information sowie jener über die Kosten der erneuerbaren Treibstoffe empfinden der *Biofuels Schweiz*, *Lidl Schweiz*, *SGV* und *Varo Energy* als unzumutbar. Für *Avenergy* steht der gesamten Bestimmung zum Informationsfluss an den Bund keinen Nutzen gegenüber.

*Avenergy*, *Carbura*, *SGV* und *Varo Energy* ist es ein Anliegen, dass die Verminderungsquote bei der Bewirtschaftung und Freigabe von Pflichtlagermengen durch den Bund entfällt, da dies andernfalls grosse Investitionen in die Lagerinfrastruktur bedingen würde. Gemäss *Carbura* braucht es allenfalls eine Übergangsfrist, da die vollständige Entleerung und Reinigung der Lagertanks zeitintensiv sei.

#### Artikel 13c

Bezüglich der Sanktionen bei fehlendem Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen wird einerseits der Sanktionsbetrag kritisiert. Diskutiert werden Beträge von 200 Franken (*Biomasse Suisse*), 240 Franken (*Satom SA*) und 600 Franken (*Varo Energy*). *IPCCS* schlägt eine einheitliche Sanktion von 600 Franken für zu viel emittierte Tonnen CO<sub>2</sub> vor, unabhängig davon, unter welchem Instrument die Emissionen reguliert sind (betrifft auch Art. 13e, 21, 28 und 32). Ab 2035 solle dieser Betrag verdoppelt werden. Andererseits wird bemängelt, dass in jedem Fall eine internationale Bescheinigung abzugeben sei. Entweder sei Artikel 13c Buchstabe b zu streichen, oder aber die verlangten internationalen Bescheinigungen seien durch nationale zu ersetzen oder ergänzen. Dies fordern der Kanton GR sowie *Biofuels Schweiz*, *Lidl Schweiz*, *SGV* und *Varo Energy*.

### 6.5 Erneuerbare Treibstoffe für den Flugverkehr

#### Artikel 13d

Die Vernehmlassungsvorlage in Artikel 13d Absatz 1 sieht vor, dass Anbieter von Flugtreibstoffen dem in der Schweiz zur Betankung verkauften Flugpetrol einen Anteil erneuerbarer Flugtreibstoffe beimischen müssen (Beimischquote). Das Instrument wird u.a. von den Kantonen ZH, LU und FR sowie *AE-RIA+*, *Aviationsuisse*, *Centre Patronal*, *economiesuisse*, *FER*, *FDP*, *Flughafen Zürich AG*, *Junge Mitte Schweiz*, *LITRA*, *swisscleantech*, *SIAA*, *Synhelion*, *Travail.Suisse* und *Zürcher Handelskammer* begrüsst, da es einen Absatzmarkt für erneuerbare Flugtreibstoffe schafft. Der Kanton VD wiederholt, dass der Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen die Nutzung von ineffizienten Technologien verlängere. Ähnlich argumentiert die *Stadt Zürich*.

*Climeworks* und *SWISS und Edelweiss* befürworten die Festlegung eines Mindestanteils erneuerbarer synthetischer Flugtreibstoffe (Art. 13d Abs. 1). Der Fokus auf erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe wird auch von den *Mitgliedern der Klima-Allianz*, den *Grünen*, *Jungen Grünen* und den *UFS* angeregt. Die *Handelskammer beider Basel* beantragt die Zulassung von massenbilanzierten Produkten. *umverkehR* ist von der vorgeschlagenen Beimischpflicht enttäuscht und verlangt, dass ab 2030 überhaupt nur noch erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe zulässig sind.

Warum entgegen der Regelung in der EU nicht die Luftfahrtunternehmen, sondern die Anbieter von Flugtreibstoffen zur Erfüllung der Beimischquote verpflichtet werden, ist für die *Mitglieder der Klima-Allianz* und die *SP* unverständlich. Die *Flughafen Zürich AG* und die *SIAA* ergänzen denn die Vorlage auch um die Möglichkeit, dass der Bundesrat die Beimischpflicht zur Reduktion von Umgehungsmöglichkeiten auf Airlines ausdehnen kann.

Die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SEV* und *SP* beantragen entgegen der Vernehmlassungsvorlage (Art. 13d Abs. 2) die Festschreibung von einer Beimischquote von mindestens 10 Prozent im Gesetz, und dass die Schweizer pro-Kopf Emissionen, die Schweizer Kaufkraft und die internationale Abgabesituation berücksichtigt werden. Auch den *Grünen* und den *Jungen Grünen* ist die im erläuternden Bericht vorgeschlagene Quote zu tief. *GastroSuisse* regt die Festlegung der Obergrenze auf Gesetzesebene an. Die Orientierung an der EU bei der Festlegung der Quote wie auch generell bei der Ausgestaltung der Beimischpflicht ist hingegen dem Kanton *ZH* sowie *AERIA+*, *Aerosuisse*, *Aviationsuisse*, *economiesuisse*, *FDP*, *Handelskammer beider Basel*, *KLUG*, *SWISS und Edelweiss*, *Synhelion*, *VCS*, *VeFeF* und der *Zürcher Handelskammer* ein grosses Anliegen. Innerhalb der Richtlinien der EU sollte die Schweiz gemäss *swisscleantech* jedoch eine Vorreiterrolle einnehmen und das Ambitionsniveau der Beimischquote regelmässig anpassen.

*Aerosuisse*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *SIAA* und *STV* fordern, dass die Beimischquote dahingehend flexibler wird, als dass die Quote im Durchschnitt einer bestimmten Zeitperiode erfüllt werden muss und nicht wie in Artikel 13d Absatz 3 vorgeschlagen im Jahresdurchschnitt. Dadurch soll besser auf den Markt für erneuerbare Flugtreibstoffe reagiert werden können. Alternativ sei die Quote bei Angebotslücken auf dem internationalen Markt vorübergehend zu reduzieren. Zudem ist gemäss *economiesuisse* und *SWISS und Edelweiss* auf die Möglichkeit, zur Erfüllung der Beimischquote Gemeinschaften zu bilden, zu verzichten, da dies das Risiko von Preisabsprachen erhöhe.

Mit einer weiteren Flexibilisierung, welche von *Aerosuisse*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *SIAA*, *STV*, *swissmem* und *SWISS und Edelweiss* gefordert ist, sollen Verpflichtete die Quote durch Zukauf von internationalen Zertifikaten für erneuerbare Flugtreibstoffe erfüllen können (sogenanntes «Book and Claim»). Gemäss den genannten Teilnehmenden sei der Handel mit Zertifikaten insbesondere der Sanktionierung bei Nicht-Erfüllung der Quote vorzulagern. Die *Flughafen Zürich AG* schlägt zusätzlich einen inländischen Zertifikatehandel vor, damit die Beimischung nicht an jedem Flughafen umgesetzt werden müsse.

Die Bestimmung in Artikel 13d Absatz 4 wonach der Bundesrat Massnahmen zur Verhinderung von sogenanntem Tankering vorsehen kann, wird von *economiesuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *HotellerieSuisse*, *SIAA* und *SWISS und Edelweiss* begrüsst. Allerdings soll sich der Bundesrat auch hier an den internationalen Regelungen, insbesondere jenen der EU, orientieren (zusätzlich: *Aerosuisse*). Für den *Genève Aéroport* ist diese Bestimmung zu präzisieren und *Aerosuisse* und *SWISS und Edelweiss* wünschen sich Massnahmen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der lokal ansässigen Fluggesellschaften gegenüber nicht-Europäischen Fluggesellschaften.

Während eine jährliche Berichterstattung über die Einhaltung der Beimischquote für *Aerosuisse*, *economiesuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *SIAA* und *SWISS und Edelweiss* sinnvoll erscheint, sehen diese Teilnehmenden keinen Nutzen, darin den Bund über die aufgewendeten Kosten zu informieren. Artikel 13d Absatz 6 ist auch nach der *FDP* und dem Kanton *ZH* zu streichen.

Dem *Genève Aéroport* ist es ein Anliegen, dass der Bundesrat die chemischen Eigenschaften der erneuerbaren Flugtreibstoffe festlegt. *Carbura* beantragt, dass auch die Beimischpflicht für Flugtreibstoffe nicht auf der Freigabe von Pflichtlagermengen angewendet wird.

#### Artikel 13e

Die Einnahmen aus den Sanktionsbeträgen der Beimischquote sollen für die Förderung von Treibhausgasreduktionen nach Artikel 103b Absatz 2 des LFG genutzt werden, fordern die *Mitglieder der Klima-Allianz, SEV, SP, swisscleantech* und *VCS*.

### 6.6 Senkenleistungen

Die Vorlage sieht die Streichung von Artikel 14 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vor. Der Kanton *JU* und die *Swiss Krono AG* sind mit der Streichung einverstanden. Die Regelungen bezüglich der Senkenleistungen seien dennoch weiterzuentwickeln (Kanton *VD*), wobei gemäss *Lignum* die Anrechenbarkeit von Reduktionsleistungen sowohl von Wald wie auch von Holz zu gewährleisten sei.

### 6.7 Emissionshandel

#### Artikel 15

Gemäss der Vernehmlassungsvorlage können neu alle Unternehmen ab einer gewissen Gesamtfeuerungswärmeleistung freiwillig am EHS teilnehmen. Diese Änderung wird von *ECO SWISS* und *Swisspower AG* begrüsst.

#### Artikel 16

Die *Stadt Zürich* findet, dass die Anlagekategorien, welche zu einer Teilnahme am EHS verpflichten, auf Gesetzesstufe festgelegt werden sollten. Dass neu der Betrieb von CCS-Anlagen als ebensolche Anlagekategorie bezeichnet werden soll, wird von der *Aargauischen Industrie- und Handelskammer, Arxada AG, FDP, Handelskammer beider Basel, InfraWatt, Lonza AG, scienceindustries* und *Swiss Krono AG* begrüsst. Der *Groupe E* ist es aus Sicht der Versorgungssicherheit wichtig, dass bei der Festlegung der Anlagekategorien auf Verordnungsstufe ermöglicht wird, dass Gaskraftwerke am EHS teilnehmen können.

Der Kanton *VD* sowie *Arxada AG, bauenschweiz, cemsuisse, economiesuisse, energie-wende-ja, FDP, IGEB, Lonza AG, metal.schweiz, SGV, scienceindustries* und *The Branch* begrüssen generell die Anlehnung an die EU-Regelungen zum EHS.

#### Artikel 17

Die Regelungen in Artikel 17 zu fossil-thermischen Kraftwerken würden diese Technologie künstlich verteuern. Eine gleiche Handhabung wie andere EHS Teilnehmer ist gemäss *Alpiq, Arxada AG, economiesuisse, Groupe E, Lonza AG, SGV* und *swissmem* vorzuziehen.

#### Artikel 18

Sollten KVA oder neue fossil-thermische Kraftwerke dem EHS beitreten, sei die Menge der zur Verfügung stehenden Emissionsrechte anzupassen, beantragen *Arxada AG, Lonza AG* und *scienceindustries*.

#### Artikel 19

Der Kanton *GE* möchte, dass die Kriterien für die kostenlose Zuteilung im Gesetz festgehalten werden. *Arxada AG, Lonza AG* und *scienceindustries* beantragen, dass auch für die Nutzung von Strom Emissionsrechte kostenlos zugeteilt werden. Diese Abweichung von den EU-Regelungen sei mit der tieferen Emissionsintensität des Schweizer Strommix zu begründen. Während die *Swiss Krono AG* begrüsst, dass für CCS keine kostenlose Zuteilung möglich ist, möchte *Gaznat* das Gegenteil. *CCL*

*Schweiz* und eine *Privatperson* wünschen, dass generell auf die kostenlose Zuteilung verzichtet wird.

#### Artikel 21

Die *Akademien der Wissenschaften* beantragen eine Erhöhung der Sanktionen auf 220 Franken pro nicht durch ein Emissionsrecht abgedeckte Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalente.

### 6.8 Kompensation von Treibstoffen

#### Artikel 26

Die Ausweitung der Spannweite für den Kompensationssatz in Artikel 26 Absatz 2 wird vom Kanton *AG* sowie der *Jungen Mitte Schweiz* und *swisscleantech* befürwortet, jedoch von *arv Baustoffrecycling* kritisch beurteilt, da dies zu Willkür führen könne. Dem Kanton *VD* ist die Untergrenze zu tief; der Kanton *JU*, der *Städteverband* und die *Stadt Zürich* beantragen deren Erhöhung auf 20 Prozent.

Die Vernehmlassungsvorlage sieht zudem vor, dass der Bundesrat einen Mindestanteil an Kompensationsmassnahmen im Inland definieren kann. Die *Handelskammer beider Basel* steht einem Inlandanteil generell kritisch gegenüber. Der *TCS* fordert, den Inlandanteil möglichst tief zu halten, und *FDP* und *Senke Schweizer Holz* erachten den im erläuternden Bericht erwähnte Inlandanteil von 15 Prozent als angemessen. *energie-wende-ja* sind 15 Prozent Inlandanteil zu niedrig. *aeesuisse*, *Biomasse Suisse*, *Prométerre*, *Mitglieder des SBV*, *swisscleantech*, *Swiss Krono AG*, *swissolar* und *WaldSchweiz* schlagen 20 Prozent und der Kanton *JU* 50 Prozent vor. Dem gegenüber erwägt *Centre Patronal*, dass bis zu 40 Prozent mit Projekten im Ausland kompensiert werden soll. Der Kanton *AG* sowie *aeesuisse*, *AgorA*, *Biomasse Suisse*, *swissolar*, *VCS* und *WaldSchweiz* möchten den Inlandanteil im Gesetz festlegen, anstatt dessen Festlegung an den Bundesrat zu delegieren.

Für den Kanton *GR* braucht es auch einen Mindestanteil der Kompensation, der mit sektoreninternen Massnahmen erfüllt werden soll.

Die Beibehaltung der maximal 5 Rappen, welche aufgrund der Kompensationspflicht auf die Konsumentinnen überwältzt werden dürfen, wird von *AGVS*, *FDP*, den *Mitgliedern des SBV* und *TCS* begrüsst. Der Kanton *SH* sowie *Biomasse Suisse*, *glp* und die *Stadt Zürich* würden eine Aufhebung der Obergrenze oder ein höherer Maximalaufschlag begrüssen. Dass erneuerbare Treibstoffe nicht mehr an die Kompensationspflicht angerechnet werden dürfen, wird von *ACS*, *AGVS*, *auto-schweiz* und *strasseschweiz* nur dann unterstützt, wenn auf die Verminderungsquote gemäss Artikel 13b verzichtet wird.

Auf Gesetzesebene festzuhalten, dass der Bund über den Kompensationsaufschlag informiert werden muss, erachten *economiesuisse*, *KliK* und *SGV* als unnötig, weshalb Absatz 3<sup>bis</sup> gestrichen werden soll.

#### Artikel 28

Einige Akteure erachten die Sanktionsbeträge beim Verfehlen des Kompensationssatzes als zu niedrig. *aeesuisse*, *Ökostrom Schweiz*, die *Mitglieder des SBV*, *swisscleantech* und *swissolar* beantragen eine Erhöhung auf 240 Franken, die *Akademien der Wissenschaften* auf 320 Franken. Gemäss *glp* soll der Sanktionsbetrag dem Doppelten des jeweils geltenden Abgabesatzes der CO<sub>2</sub>-Abgabe entsprechen.

Die *KliK* und der *SGV* schlagen einen gesonderten Sanktionsbetrag bei fehlende Auslandkompensation vor, weil nicht gesichert sei, dass genügend internationale Bescheinigungen zur Verfügung stehen würden.

Für *ACS*, *auto-schweiz*, *economiesuisse*, *HotellerieSuisse*, *KliK*, *SGV*, *strasseschweiz* und *Varo Energy* ist es nicht nachvollziehbar, warum nur internationale Bescheinigungen zusätzlich zum Sankti-

onsbetrag abgegeben werden können. Die Bestimmung sei um nationale Bescheinigungen zu ergänzen.

## 6.9 CO<sub>2</sub>-Abgabe

### Artikel 29

Die *Grünen* und *Jungen Grünen* befürworten ein Festhalten an der CO<sub>2</sub>-Abgabe. In der Vernehmlassungsvorlage war nicht vorgesehen, den maximalen Abgabesatz der CO<sub>2</sub>-Abgabe von heute 120 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> zu erhöhen. Das Vorgehen wird von *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie*, *FDP*, *FER* und *Handelskammer beider Basel* begrüsst. Die Kantone *UR*, *FR*, *BL*, *SG*, *AG* sowie die *BPUK* hätten sich eine Weiterentwicklung dieses Instruments gewünscht und regen nun eine Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe nach 2030 an. Einige Teilnehmende möchten die CO<sub>2</sub>-Abgabe jetzt schon erhöhen. Der Kanton *SH* sowie die *Stadt Zürich* und der *Städteverband* fordern generell Spielraum zur Erhöhung bei nicht-Erreichung der Zwischenziele für Brennstoffe. *Travail.Suisse* beantragt, dass die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf maximal 165 Franken ansteigen kann. Andere Teilnehmende fordern 180 Franken (*EVP*, *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *SSES*), 200 Franken (*aeesuisse*, *Ökostrom Schweiz*, *SIA*, *svu*, *swissolar* und *VFS*), 210 Franken (*energie-wende-ja*, *ewz*, *Raiffeisen Schweiz*, *swisscleantech*, *UFS*), 240 Franken (*glp*) oder 300 Franken (*InfraWatt*).

### Artikel 31

Mit dem Abschluss einer Verminderungsverpflichtung sollen gemäss der Vernehmlassungsvorlage neu alle Betreiber von Anlagen, die eine wirtschaftlichen Tätigkeit ausführen, von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit werden können. Dies wird vom Kanton *ZG* sowie Vertretenden der Wirtschaft (u.a. *act*, *Centre Patronal*, *FER*, *IG Detailhandel* und *SGV*), der Strombranche (u.a. *VSE*) sowie *FDP*, *GGs*, *Lausanne*, *swisscleantech* und *Swisscofel* begrüsst. Die *Partito Comunista* lehnt die Ausweitung ab und die *SP* gibt zu bedenken, dass diese Ausweitung die Wirtschaft zu Ungunsten der Bevölkerung weiter entlaste.

*Alpiq*, *Groupe E*, *Lausanne* und *VSE* fordern, dass Verminderungsverpflichtungen auch Unternehmen der Immobilien- und Mobilitätsbranche offenstehen sollen. Gegenteilig begrüssen die Kantone *UR*, *GL*, *FR*, *BL*, *SG*, *AG* sowie *BPUK* und *The Branch* den Ausschluss von Wohnbauten. Der *SGB* beantragt die Ausweitung der Verminderungsverpflichtungen auf Treibstoffe.

Neu sollen Unternehmen für den Abschluss einer Verminderungsverpflichtung glaubhaft darlegen, wie sie bis spätestens 2040 keine Treibhausgasemissionen aus der Nutzung von fossilen Brennstoffen mehr ausstossen (Abs. 1 Bst. c). Diese neue Bestimmung wird von den Kantonen *ZH*, *LU*, *SH*, *GR*, *TG* sowie *Akademien der Wissenschaften*, *ewz* und *Stadt Zürich* begrüsst. In Wirtschaftskreisen stösst sie hingegen auf Kritik: *Aargauische Industrie- und Handelskammer*, *Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève*, *Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie*, *economiesuisse*, *SGV*, *Swiss Krono AG*, *swisscofel* und *swissmem* lehnen die entsprechende Bestimmung ab. Neben der Bedingung per se werden v.a. die Formulierung «glaubhaft darlegen» sowie das Zieljahr 2040 zurückgewiesen. Mehrere Teilnehmende haben Änderungsanträge in dieser Richtung oder zur Gewährung einer dreijährigen Frist zur Erstellung der Pläne eingereicht (z.B. *Arxada AG*, *ECO SWISS*, *EnAW*, *GGs*, *HotellerieSuisse*, *Lonza AG*, *scienceindustries*, *Swiss Textiles*, *swisscleantech* und *swissmem*). Der *HECH* gibt zu bedenken, dass der Antrieb historischer Eisenbahnen nicht umgebaut werden kann. *JardinSuisse* und *VSGP* ist es ein Anliegen, dass unwirtschaftliche Massnahmen zur Emissionsreduktion weiterhin von Förderprogrammen unterstützt werden können.

Das in der Vorlage festgehaltene Auslaufen des Instruments der Verminderungsverpflichtung im Jahr 2040 (Abs. 2) wird von den Kantonen *ZH*, *UR*, *GL*, *SH*, *SG*, *AG*, *TG* und der *BPUK*, begrüsst. Für *energie-wende-ja* sollten die Verminderungsverpflichtungen bereits 2030 auslaufen; für die *Mitglieder der Klima-Allianz* und die *SP* schon 2035. Für Unternehmen, die ihre Emissionen vor 2030 auf null reduziert, sollten gemäss letzteren allerdings durch die CO<sub>2</sub>-Abgabe finanzierte Bonuszahlungen möglich sein. Anders sehen das wirtschaftsnahe Organisationen: *economiesuisse*, *EnAW*, *Handelskammer beider Basel*, *swissmem* und *Swiss Textiles* fordern, dass das Instrument erst 2050 ausläuft. Die *FDP* fordert kein Ablaufdatum für Verminderungsverpflichtungen.

Im Unterscheid zum vorgeschlagenen Absatz 3 sollen Unternehmen die Verminderungsverpflichtung auch beenden können, wenn risikogetriebene Backup-Systeme noch fossil betrieben sind. Das ist *Arxada AG, ECO SWISS, economiesuisse, EnAW, HotellerieSuisse, JardinSuisse, Lonza AG, SGV, scienceindustries* und *swissmem* ein Anliegen.

*VSLF* und *VSS* fordern, dass internationale Bescheinigungen an das Erreichen der Verminderungsverpflichtung angerechnet werden können.

#### Artikel 32

Zu den Sanktionsbeträgen nach Artikel 32 wurden diverse Anträge eingereicht: Verschärfungen werden von *act, Akademien der Wissenschaften, Biomasse Suisse, glp* und der *Stadt Zürich* gefordert. Dem gegenüber beantragen *Arxada AG, economiesuisse, EnAW, Lonza AG, scienceindustries* und *swissmem* Erleichterungen der Sanktionen. Für die *Mitglieder der Klima-Allianz* und die *SP* ist die Möglichkeit der Kompensation fehlender Verminderungen im Inland mit internationalen Bescheinigungen zu streichen.

#### Artikel 32a und 32b

Die *Flughafen Zürich AG* begrüsst die Bestimmungen zu den WKK-Anlagen. *economiesuisse, Gaznat, Regio Energie Solothurn, SGV, swissmem, Swisspower AG* und *VSG* möchten, dass die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe für WKK-Anlagen, die weder am EHS teilnehmen noch eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind, unabhängig von der Leistungsgrösse ist. Für *Alpiq, Energie Club Schweiz, ewz, glp, Grüne, Junge Grüne, die Mitglieder der Klima-Allianz, SP* und *Stadt Zürich* sind WKK-Anlagen gleich zu behandeln wie andere fossile Heizungen oder fossile Energieerzeugungen, weshalb die Artikel 32a und 32b zu löschen seien. Gemäss den *Mitgliedern der Klima-Allianz* und der *SP* kann Artikel 32b Absatz 2 im Sinne einer Förderung der Transformation bestehen bleiben.

### 6.10 Verwendung der CO<sub>2</sub>-Abgabe

#### Artikel 33a

Die Vorlage sieht vor, die Teilzweckbindung der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe vorübergehend bis 2030 auf weniger als die Hälfte zu erhöhen. Diese Erhöhung wird von vielen Kantonen *LU, UR, GL, ZG FR, SO, BS, SH, SG, GR, AG, TI* und *JU* begrüsst. Neben *EVP, Die Mitte* und *SP* sprechen sich vonseiten der Organisationen sich u.a. *aeesuisse, AgorA, bauenschweiz, casafair, EIT.swiss, FRI, Geothermie Schweiz, InfraWatt, die Mitglieder der Klima-Allianz, metal.suisse, Ökostrom Schweiz, Schweizerischer Baumeisterverband, SGV, Städteverband, suissetec* und *swissolar* für die Erhöhung aus. Für die Kantone *SH, TG* sowie *Lausanne* und *USPI* könnte die Teilzweckbindung (vorübergehend) auch mehr als die Hälfte betragen. *Prométerre* sieht das ähnlich, weil sie die Rückverteilung als unnötig empfinden. Der Kanton *JU* sowie *EIT.swiss, EVP, Geothermie Schweiz, InfraWatt, Junge Mitte Schweiz, svu, suissetec* und *VFS* fordern, dass die Teilzweckbindung nicht wie vorgeschlagen ab 2030 zurück auf maximal einen Drittel sinkt. Der Kanton *JU* beantragt eine erhöhte Teilzweckbindung bis 2035. *ISOL-SUISSE* schlägt die Festschreibung einer Untergrenze der Teilzweckbindung vor. Für den *MV* ist die Erhöhung der Teilzweckbindung nur akzeptabel, wenn die Fördergelder zu einer Senkung der Mietzinsaufschläge bei energetischen Sanierungen führen.

Auf Ablehnung stösst die vorgeschlagene Erhöhung der Teilzweckbindung bei *Axpo, CCL Schweiz, ECO SWISS, economiesuisse, energie-wende-ja, FDP, FMS, GGS, HEV, einer Privatperson, SVP, swisscleantech, swissmem, Travail.Suisse* und *VSE*. Als Kritikpunkte werden u.a. die Reduktion der Lenkungswirkung und die daraus resultierende Mehrbelastung von Haushalten sowie verfassungsrechtliche Unklarheiten genannt. Für *GGG* wäre es wichtig, dass die Mittel der CO<sub>2</sub>-Abgabe ab 2040 nicht mehr zweckgebunden werden. *JUSO, SEV* und *SGB* sind gegen jegliche Zweckbindung und auch die *glp* bevorzugt eine reine Lenkungsabgabe.



Der Erhöhung der Teilzweckbindung würden einige Teilnehmende die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe vorziehen (*EVP, Mitglieder der Klima-Allianz, Ökostrom Schweiz, SP, SSES und UFS*; siehe dazu auch Kapitel 6.9). Umgekehrt sieht es der Kanton GR.

Die *BPUK* sowie die Kantone *UR, GL, ZG, FR, SG, AG* und *TI* begrüßen zudem die Bestimmung, wonach nicht ausgeschöpfte Mittel in den nächsten Rechnungsjahren weiterverwendet werden dürfen, solange sie 150 Millionen Franken nicht übersteigen. Während der *Energie Club Schweiz* die Senkung dieses Betrags auf 50 Millionen Franken beantragt, möchte *Geothermie Schweiz* diesen Betrag nicht plafonieren. Die Kantone *LU, VD, GE* und *JU* möchten, dass diese Mittel auf den in Artikel 34 Absatz 1 vorgesehenen Betrag fürs Gebäudeprogramm aufgeschlagen werden. Gemäss der *gfp* sollten die nicht ausgeschöpften Mittel in einen Sanierungsfonds eingelegt werden.

#### Artikel 34

Damit die zusätzlich zweckgebundenen Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe dem Gebäudeprogramm zukommen können, beantragen mehrere Teilnehmende, den maximalen fürs Gebäudeprogramm verfügbare Betrag in Absatz 1 zu streichen (Kantone *UR, GL, SG, AG, TI, VD, NE, GE, JU* sowie *BPUK, FRI* und *Gemeindeverband*). Ähnlich argumentierend fordern die Kantone *FR, SH, TG, VD, VS* sowie *aee-suisse, Centre Patronal, Grüne, Junge Grüne, Städeverband* und *swissolar* die Erhöhung des Maximalbetrags. Die *FDP* hingegen begrüsst, dass fürs Gebäudeprogramm keine zusätzlichen Mittel vorgesehen sind, und möchte das Gebäudeprogramm längerfristig durch ein privatwirtschaftliches System ersetzen.

Damit die kantonalen Gebäudeprogramme Globalbeiträge erhalten können, sollen sie den Ersatz von elektrischen Widerstandsheizungen und Ölheizungen, aber zusätzlich zu Absatz 2 Buchstabe a der Vernehmlassungsvorlage auch von Gasheizungen oder generell von fossilen Heizungen unterstützen (Kantone *SH, AG, TG* sowie *Fachvereinigung Wärmepumpe Schweiz, InfraWatt, Satom SA* und *VFS*). Eine entsprechende Ergänzungen von Ersatzneubauten fordern *bauenschweiz, economiesuisse, EIT.swiss, Entwicklung Schweiz, HotellerieSuisse, metal.suisse, Schweizerischer Baumeisterverband, SGV, Swiss Krono AG, The Branch* und die *VZI. USPI* möchte, dass nur Kantone von den Globalbeiträgen profitieren können, in welchen weder Verbote von fossilen Heizungen noch Sanierungspflichten gelten. *Agora, ISOLSUISSE, Prométerre* und die *Mitglieder des SBV* beantragen die Ausweitung des Gebäudeprogramms auf Gebäude von (landwirtschaftlichen) Betrieben und *Holzbau Schweiz, Lignum, Senke Schweizer Holz* und *Swiss Krono AG* regen die Abgeltung der Substitution von Baumaterialien durch Holz sowie die Lebenszyklusanalyse von Baumaterialien an. Für die *Satom SA* und den *svu* ist wichtig, dass Neuanschlüsse an weitgehend nicht-fossil betriebene Wärmenetze einem Heizungsersatz grundsätzlich gleichgestellt sind.

Eine *Privatperson* stört sich daran, dass der Bund die Beiträge von den Massnahmen der Kantone abhängig macht. Die Kantone *SH* und *TG* möchten, dass der Sockelbeitrag anders als in der Vorlage (Abs. 2 Bst. b) bis zu 60 Prozent der verfügbaren Mittel ausmachen kann. Die *BPUK* sowie die Kantone *UR, GL, FR, SG* und *AG* heben hervor, dass der Faktor Zwei bei der Berechnung des Ergänzungsbeitrags (maximal das Doppelte des von einem Kanton für sein Gebäudeprogramm bewilligten Kredits) auch langfristig gewährleistet sein soll. Der Kanton *BE* sowie *EVP, Mitglieder der Klima-Allianz, SP, SSES* und *svu* fordern, dass die Ergänzungsbeiträge bis zum Dreifachen der von den Kantonen bewilligten Mittel betragen dürfen. Für die Kantone *ZG* und *FR* wäre hingegen ein Mindestfaktor wichtig, welcher zu grosse Differenzen zwischen den Ergänzungsfaktoren der Kantone verhindert.

Die Förderung von Impulsprogrammen für den Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen über die Kantone gemäss Artikel 34 Absatz 3 wird von vielen Kantonen (*LU, OW, NW, GL, FR, SO, SG, AG* und *TI*) sowie *aeesuisse, BPUK, Centre Patronal, ETH-Rat, EVP, FER, den Mitgliedern der Klima-Allianz, MV, Raiffeisen Schweiz, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen, SP, SSES* und *swissolar* begrüsst. Einige Teilnehmende - darunter die Kantone *BE, FR, VD* sowie *EVP, Grüne, Junge Mitte Schweiz, SP* und *SGB* - erachten den Förderbetrag jedoch nicht als ausreichend und *ECO SWISS* schlägt vor, die Mittel aus den diversen Sanktionen nach dem CO<sub>2</sub>-Gesetz für diese Förderung oder jene der Geothermie zu nutzen. Für den *SGB* und *Travail.Suisse* ist aber wichtig, dass

die zusätzlichen Mittel nicht aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe kommen. Nach 2030 sollen zudem die für den Heizungsersatz vorgesehenen Mittel im Gebäudeprogramm genutzt werden können, beantragen *aeesuisse* und *swissolar*. In Prioritätsgebieten für thermische Netze sollen individuelle Heizungen gemäss *InfraWatt* und *VFS* nur in Ausnahmefällen gefördert werden. Mittelfristig ist es *Groupe E* und *Verein der H2-Produzenten* wichtig, dass auch Brennstoffzellenheizungen gefördert werden. Dem Kanton *VD* ist die Bestimmung noch zu ungenau. Zudem sollten auch landwirtschaftliche Gebäude davon profitieren können. Der Fördertatbestand werde jedoch überflüssig, wenn die Mittel für die Gebäudeprogramme der Kantone erhöht werden, gibt der Kanton *TG* zu bedenken. Die *Mitglieder der Klima-Allianz* und *SSES* fordern zusätzlich eine Sanierungspflicht für Heizungen, die älter als 25 Jahre sind, und eine Abwrackprämie für den Ersatz von Heizungen, die ihr wirtschaftliches und technisches Lebensende noch nicht erreicht haben.

#### Artikel 34a

Die Kantone *LU, UR, GL, FR, BL, SG, AG, GE* sowie *aeesuisse, BPUK, ewz, ISOLSUISSE, Stiftung für Konsumentenschutz, suissetec, Swissspower AG* und *UFS* begrünnen die Förderung von Geothermie. *Geothermie Schweiz* und der Kanton *VD* fordern zwar mehr Mittel für die Unterstützung der Geothermie begrünnen aber die unbefristete Förderung. Der *FER* ist es ein Anliegen, dass trotz der Förderung der Geothermie der freie Wettbewerb bestehen bleibt. *arv Baustoffrecycling* lehnt die Förderung von Geothermie ab. Ergänzend zu der Vorlage wird insbesondere die Erweiterung des Fördertatbestands um die Produktion und Einspeisung von erneuerbaren Gasen oft genannt. Dies unter anderem vom Kanton *AG*, einigen Vertretenden der erneuerbaren Energien sowie der Strom- und Gasbranche (z.B. *aeesuisse, ewb, Ökostrom Schweiz, Gaznat* und *VSG*), *economiesuisse*, den *Mitgliedern des SBV* und dem *Städteverband*. Weitere Ergänzungsanträge betreffen die Nutzung der Solarenergie (*aeesuisse, IPCCS, Mitglieder des SHS* und *swissolar*), Projekte zur Verminderung und Vermeidung des Energieverbrauchs (*Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen* und *swisscleantech*), Projekte zur Entwicklung und Herstellung erneuerbarer Brennstoffe (*Biofuels Schweiz* und eine *Privatperson*) sowie grünen Wasserstoff (Kanton *JU*). Dafür gelte es zusätzliche Mittel bereitzustellen.

Auch die Förderung von Energieplanungen wird mehrheitlich befürwortet (Kantone *BE, UR, NW, GL, FR, SO, BL, SH, SG, AG, TG, TI, GE, JU* sowie *aeesuisse, BPUK, ewz, InfraWatt, ISOLSUISSE, svu, Swissspower AG, UFS, VFS* und *VSE*). Einzig *arv Baustoffrecycling* und *USPI* lehnen die Förderung von Energieplanungen ab. Für den Kanton *JU* wäre eine Gewährung der Mittel bis 2035 angebracht. Die Energieplanung soll gemäss dem Kanton *TI* nicht mit der Raumplanung vermischt werden, weshalb die Bezeichnung als «räumliche» Energieplanung gestrichen werden soll. Dem Kanton *BE* ist es ein Anliegen, dass auch regionale Energieplanungen sowie Aktualisierungen bestehender Planungen gefördert werden, Anschlusspflichten sollen jedoch nicht obligatorischer Bestandteil der Planungen sein. Die Kantone *FR* und *JU* beantragen Unterstützung bei der Umsetzung dieser Energieplanungen. Der *Städteverband* möchte neben Energieplanungen auch weitere Sondernutzungsplanungen unterstützt sehen. Wichtig sei zudem, dass die Daten der Energieplanungen öffentlich zugänglich sind (*svu* und *VFS*). *AKD* und die *Mitglieder des SHS* beantragen die explizite Nennung der Solarenergie als strategische Handlungsachse in Energieplanungen.

#### Artikel 35

Die Weiterführung des Technologiefonds wird grundsätzlich begrüsst, jedoch regen die *Mitglieder der Klima-Allianz, SP, SSES* und *svu* an, sich zukünftig vermehrt auf rasch skalierbare Projekte zu konzentrieren.

Die Vorlage sieht vor, den Technologiefonds dahingehend auszubauen, dass damit Risiken von Investitionen in den Neu- oder Ausbau thermischer Netze abgesichert werden. Dieser Ausbau wird von den Kantonen *LU, SH, TG, GE* sowie u.a. *aeesuisse, ewz, FDP, H2 Energy AG, InfraWatt, ISOLSUISSE, svu, Senke Schweizer Holz, Städteverband, suissetec, swissolar* und *VSE* unterstützt. Nur *ECO SWISS* spricht sich gegen den Ausbau des Technologiefonds aus. Mehrere dieser Teilnehmenden merken an, dass der dafür vorgesehene Betrag zu tief ausfalle (*aeesuisse, InfraWatt, svu, Stadt*

Zürich, Städteverband, suissetec, swissolar und VFS). Für *InfraWatt* ist die Befristung der Förderung zu überdenken. Dem *Förderverein H2 Mobilität* und *H2 Energy AG* ist die technologieneutrale Ausgestaltung der Förderung ein Anliegen und für die *Stadt Zürich* und den *Städteverband* ist es wichtig, dass Kälteanlagen explizit einbezogen werden. *Swisspower AG* hingegen bevorzugt Unterstützungsbeiträge anstatt Risikoabsicherungen für thermische Netze.

Darüber hinaus beantragen *casafair*, die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP* und *SSES* sowie der Kanton *LU*, dass der Technologiefonds zusätzlich zur Tragbarkeit von Investitionen beim Ersatz von fossilen Heizungen mit erneuerbaren Alternativen beitragen soll. Mit weiteren Mitteln soll der Technologiefonds auch Anpassungsmassnahmen unterstützen (Kantone *UR*, *GL*, *AI*, *TI* sowie *Arbeitsgruppe Berggebiet*, *RKKG*, *SAB*) und die *Stadt Zürich* und der *Städteverband* sehen zusätzlichen Förderbedarf bei Technologien zur saisonalen Speicherung von erneuerbaren Energien.

#### Artikel 36

Die neue Bemessungsgrundlage für die Rückverteilung des Anteils der Wirtschaft an den Erträgen aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe (Abs. 3) wird von *GGs*, *Travail.Suisse* und *VVAK und KKAK* begrüsst. Neu wird dafür die für die obligatorische Unfallversicherung massgebliche Lohnsumme hinzugezogen. Die Änderungen sollen zu keiner Benachteiligung gegenüber den in der Landwirtschaft mitarbeitenden Familienmitgliedern führen, fordert der Kanton *BE*. Und der Kanton *VD* gibt zu bedenken, dass die Rückverteilung über die Krankenkasse nicht alle Personen erreiche. *CCL Schweiz*, *energie-wende-ja*, *EVP*, *JEVP*, die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SGB*, *SP*, *SSES* und *swisscleantech* regen die Erhöhung der Sichtbarkeit der Rückverteilung an.

Der Bundesrat schlägt mit Artikel 36 Absatz 4 der Vernehmlassungsvorlage vor, Unternehmen, welche aufgrund einer Verminderungsverpflichtung von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit sind, neu von der Rückverteilung der Gelder aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe auszuschliessen. *VVAK und KKAK* sind mit dieser Änderung einverstanden. Insbesondere Teilnehmende aus wirtschaftsnahen Kreisen lehnen die Änderung jedoch ab (*Aargauische Industrie- und Handelskammer, act, Coop, ECO SWISS, economiesuisse, EnAW, GGS, IG Detailhandel, Migros, SGV, swissmem* und *Swiss Textiles*). Einige Teilnehmende möchten über die Vernehmlassungsvorlage hinausgehen und auch Unternehmen, die am EHS teilnehmen, von der Rückverteilung ausschliessen (*EVP, ewz, Grüne, JEVP, Junge Grüne, die Mitglieder der Klima-Allianz, SP, SSES, Stadt Zürich, Städteverband* und *swisscleantech*). Auch diese Unternehmen zahlen keine CO<sub>2</sub>-Abgabe. Noch einen Schritt weiter, gehen *SGB* und *Travail.Suisse*, welche es generell vorziehen würden, wenn nur Privathaushalte Rückverteilungen erhalten.

#### Artikel 37

Der Bundesrat will die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben und auf öffentlichen Plätzen fördern. Dieser neue Fördertatbestand wird von den Kantonen *LU, FR, TG, TI, VS, GE* sowie u.a. *Akademien der Wissenschaften, auto-schweiz, Centre Patronal, FRI, Grüne, Junge Mitte Schweiz, SAB, SGB, Städteverband, swisscleantech, Travail.Suisse* und *VSE* begrüsst. Auf Ablehnung stösst sie bei den Kantonen *ZG, AG, JU* sowie z.B. *Biofuels Schweiz, HEV, Regio Energie Solothurn, SGV, SVP, The Branch* und *VSG*. Mehrere Teilnehmende schlagen als Alternative Regelungen, welche zur Installation von Ladestationen bei Sanierungen oder Neubauten verpflichten (*Akademien der Wissenschaften, EIT.swiss, energie-wende-ja, IPCCS* und *KGTV*), oder aber eine Förderung über steuerliche Anreize vor (*FMS, FRI, HEV, SVP, Swiss eMobility* und *Travail.Suisse*). Die im erläuternden Bericht angekündigte Prüfung von steuerlichen Abzügen zur Förderung der Ladeinfrastruktur wird vom Kanton *NW* abgelehnt.

Insbesondere zu vier weiteren Punkten sind Anträge eingegangen: erstens, bezüglich der Herkunft der Mittel für die Ladestationen aus den Sanktionen, welche die Fahrzeugimporteure bei einem Überschreiten ihrer individuellen Zielvorgaben für die Neuwagenflotten der Jahre bis und mit 2030 entrichten müssen. Kritisiert wird diese Quelle, weil diese Gelder sonst dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds zukommen würden (mehrere Auto- und Luftfahrtverbände sowie u.a. *economiesuisse* und *FDP*). Andere Teilnehmende zweifeln an der Zuverlässigkeit dieser Sanktionsgelder als

Finanzierungsquelle (Kanton *BS* sowie *Akademien der Wissenschaften, glp, Grüne, Junge Grüne, Lidl Schweiz, Mobility, Swiss eMobility, swisscleantech* und *swissolar*).

Zweitens, bemängeln insbesondere FDP, glp sowie teilnehmende Wirtschaftsverbände (u.a. *economiesuisse, swissmem*), die Gasbranche (u.a. *VSG*), einige Organisationen der Autobranche (u.a. *autoschweiz, ASTAG*), Vertretende der Strombranche und der erneuerbaren Energien (u.a. *Alpiq, Biomasse Suisse*) und die *Mitglieder des SBV* die fehlende Technologieneutralität dieser Förderung. Für diese Teilnehmenden ist nicht nachvollziehbar, weshalb z.B. Wasserstofftankstellen nicht der Förderung unterliegen.

Drittens, wird die Auswahl der zu fördernden Standorte z.B. um für den Strassengüterverkehr geeignete Orte oder Einfamilienhäuser ergänzt oder aber von einigen Teilnehmenden auch eingeschränkt (z.B. *Mitglieder der Klima-Allianz, SGB, SP, Städteverband, swisscleantech, VSE, VöV* sowie der Kanton *VD*).

Viertens, soll der Zeitraum der Förderung aufgrund der bereits fortschreitenden Entwicklungen im Verkehrssektor entweder auf 4 Jahre befristet werden (*BPUK* sowie die Kantone *UR, GL, FR, SG* und *AG*), auf bis 2035 verlängert werden (*ACS, auto-schweiz* und *strasseschweiz*), oder aber bereits vor 2025 starten (Kanton *BS* sowie *Junge Mitte Schweiz, die Mitglieder der Klima-Allianz, Mobility, eine Privatperson, SP, Stiftung für Konsumentenschutz, Swiss eMobility* und *VCS*).

#### Artikel 37a

Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge will der Bundesrat den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene fördern. Die Bestimmung wird von den Kantonen *ZH, BE, FR, AG, VD, NE, GE, JU* sowie *aeesuisse, BPUK, FER, GastroSuisse, Junge Mitte Schweiz, LITRA, SBB, STV, SGB, SEV, Stadt Zürich, Städteverband, swissolar, Travail.Suisse, Twiliner* und *VöV* grundsätzlich befürwortet. Einige Teilnehmende möchten aber die Befristung der Förderung entweder ganz streichen (Kantone *BE, TG* sowie *aeesuisse, EVP, JEVP, Junge Mitte Schweiz, Mitglieder der Klima-Allianz, LITRA, Pro Bahn Schweiz, SBB, STV, SP, swissolar, VCS, VeFeF* und *VöV*) oder verlängern (Kantone *LU, SH* und *JU*). Zudem wird von den Kantonen *VD, JU* sowie *EVP, Grüne, JEVP, Junge Grüne, Mitglieder der Klima-Allianz, Lausanne, SEV, SGB, SP, Städteverband, umverkehr, VCS* und *VeFeF* auf die Unzulänglichkeit des vorgesehenen Betrags hingewiesen. Für *KLUG, VeFeF* und *VCS* ist nicht verständlich, warum nur ein Teil der Mittel aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge für den Klimaschutz genutzt wird.

Die *Arxada AG, EIT.swiss*, die *FDP*, die *Flughafen Zürich AG, FMS, Genève Aéroport*, die *Lonza AG*, der *SGV, SIAA*, die *SVP, Synhelion* und die *Zürcher Handelskammer* lehnen den Fördertatbestand ab. Der Kanton *ZH*, die *FDP* sowie Vertretende der Luftfahrt (u.a. *Aerosuisse, Aviationsuisse*) und der Wirtschaft (u.a. *economiesuisse*) und *Synhelion* bemängeln vor allem die Nutzung der Erlöse aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, da dies eine Quersubventionierung sei. Folglich beantragen viele dieser Teilnehmenden, die Gelder für die Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr - beispielsweise durch nachhaltige Flugtreibstoffe - zu nutzen. Der Kanton *ZH* möchte den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr alternativ mit Mitteln aus dem allgemeinen Bundeshaushalt fördern.

Weitere eingegangene Anträge fordern die Ausweitung der Förderung auf den Bus- oder Schiffsverkehr (Kanton *TI* sowie *ASTAG, swisscleantech, Twiliner* und *UFS*) oder auf den grenzüberschreitenden Regional- und Lokalverkehr (Kantone *BS, TI, NE, GE* und *JU*), wie auch die Begrenzung der Förderung auf Zugangebote, welche sich speziell als Ersatz von Flugreisen eignen (*glp* und *Stadt Zürich*).

## 6.11 Vollzug und Förderung

#### Artikel 40

Der Bundesrat soll gemäss der Vorlage periodisch die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Massnahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes (sowie die Notwendigkeit weiterer Massnahmen) überprüfen. Diese

Bestimmung wird von VSG begrüsst. *economiesuisse*, *Energie 360° AG*, *swisscleantech*, *swissmem*, *Swisspower AG* und VSG bringen zu diesem Artikel ein, dass die Anrechnung von importierten erneuerbaren Energieträger in den dazu genutzten statistischen Erhebungen geklärt werden müsse. Sie schlagen vor, dass nachweislich erneuerbare Energieträger im Treibhausgasinventar als erneuerbare Energien an energie- und klimapolitische Instrumente angerechnet werden. Gemäss *Prométerre* und den *Mitgliedern des SBV* sollte auch die biologische Herkunft der Emissionen der Landwirtschaft im Treibhausgas mitberücksichtigt werden. Schliesslich sollten die Emissionsreduktionen im Rahmen der Kompensationsprojekte gemäss *ACS*, *auto-schweiz* und *strasseschweiz* dem Verkehrssektor angerechnet werden, wodurch die im erläuternden Bericht aufgezeigten Reduktionen pro Sektor anders ausfallen würden.

#### Artikel 40d

Gemäss dieser Bestimmung sollen die Finanzmarktaufsicht (FINMA) und die Schweizerische Nationalbank (SNB) regelmässig die klimabedingten finanziellen Risiken überprüfen und darüber Bericht erstatten müssen. Die Kantone *LU*, *JU* sowie *aeesuisse*, *Centre Patronal*, *energie-wende-ja*, *FDP*, *Raiffeisen*, *SBVg*, *Stadt Zürich*, *swissolar* und *Travail.Suisse* unterstützen diese Bestimmung grundsätzlich. *FMS*, *SGV* und *SVP* weisen darauf hin, dass das Klimarisiko keine finanz-theoretische oder ökonomisch abgesicherte Risikokategorie sei, die Bestimmungen unnötig seien und deshalb gestrichen werden sollen. Für den Kanton *ZH*, *Lausanne* und die *Partito Comunista* reicht diese Bestimmung nicht aus, um das in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b festgehaltene Ziel einzuhalten. Auch die *Akademien der Wissenschaften* kritisieren, dass dies die einzige Massnahme zur Erreichung dieses Ziels ist. Gemäss dem Kanton *LU* soll präzisiert werden, mit welcher Regelmässigkeit genannte Berichte veröffentlicht werden müssen. Die Bestimmung ist zudem gemäss mehreren Akteuren zu ergänzen: die *Mitglieder der Klima-Allianz*, die *SP*, *SSES* und *swisscleantech* fordern, dass die FINMA und die SNB nicht nur über die klimabedingten finanziellen Risiken berichten, sondern auch jährlich über getroffene und geplante Massnahmen informieren müssen. Die *glp* beantragt eine Ergänzung, nach welcher die FINMA eine individuelle Prüfung der Klimaverträglichkeit der Anlagenportfolios von institutionellen Investoren mit Sitz in der Schweiz durchführt. Gemäss dem Kanton *VD*, *Lausanne*, der *Partito Comunista* und *Travail.Suisse* sollen Bestimmungen zu den Anlagen der SNB und anderen Grossbanken aufgenommen werden. Der Kanton *JU* möchte zudem, dass Standards gegen Greenwashing erarbeitet werden und die *Grünen*, *Jungen Grünen* und die *Mitglieder der Klima-Allianz* möchten, dass im Gesetz Branchenvereinbarungen mit Finanzmarktakteuren vorgesehen werden.

#### Artikel 41

Die Kantone *FR*, *JU* sowie *Lidl Schweiz*, *SVBK* und *Travail.Suisse* begrüssen den vorgeschlagenen Artikel 41. Der Kanton *JU* möchte die mit der Förderung von Aus- und Weiterbildungen entstehenden Kosten im Gesetz abgebildet haben und auch Gemeinden und Städte sollten Gelder für Beratung und Information erhalten (*Lausanne* und *Städteverband*). Für mehrere Teilnehmende ist die Nutzung des Begriffs «Klimaschutz» insbesondere bezüglich der Anpassung an den Klimawandel unklar (Kantone *BL*, *BS* und *Travail.Suisse*). *IPCCS* fordert in diesem Rahmen eine Klima-Taskforce, ähnlich zu jener im Zusammenhang mit Covid-19. Und *Travail.Suisse* beantragt die Aufnahme eines Artikels zum «gerechten Übergang», bei welchem u.a. Um- und Weiterbildungsmöglichkeiten betont werden.

#### Artikel 41a

Grundsätzlich begrüsst wird die Förderung von CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie dem öffentlichen Schiffsverkehr von den Kantonen *BE*, *LU*, *FR*, *AG*, *NE* und *GE*. Weitere Unterstützung kommt u.a. von der *Mitte*, Vertretenden des öffentlichen Verkehrs und Tourismus (z.B. *Pro Bahn Schweiz*, *STV* und *VöV*), *FER*, *Lausanne*, *Transitgas AG*, *Travail.Suisse* und *VSE*. Der *Gemeindeverband* begrüsst spezifisch, dass die Bestimmung nicht zwischen Agglomerationsgemeinden und andern Gemeinden unterscheidet. Abgelehnt wird die Förderung von *ASTAG*, *Biofuels Schweiz*, *economiesuisse*, *FDP*, *Regio Energie Solothurn*, dem *SGV*, *swissmem* und dem *VSG*. Für die *FMS* und die *SVP* ist die Förderung weder klimapolitisch begründbar noch energiepolitisch opportun.

Viele Teilnehmende bemängeln, dass die Förderung nicht technologie-neutral sei und so Fahrzeuge, die z.B. mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, nicht profitieren können (Kantone *NW, AG* sowie u.a. *Biofuels Schweiz, economiesuisse, Empa, Ökostrom Schweiz, Mitglieder des SBV, STV, SGV, Städteverband, swisscleantech, Synhelion, VSE* und *VSG*). Dem gegenüber begrüssen der Kanton *BE* sowie *IPCCS* und *Pro Bahn Schweiz* explizit, dass die vorgeschlagene Förderung technologie-neutral ausfalle.

Ein weiterer grosser Kritikpunkt ist der zu tiefe verfügbare Förderbetrag. Neben einigen Kantonen (*ZH, BE, BS, SH, AI, SG, AG, TG, VD, NE, GE* und *JU*) wird dies u.a. auch von der *SP*, einigen Organisationen des öffentlichen Verkehrs (z.B. *VöV*) oder der Autobranche (z.B. *auto-schweiz*), den *Mitgliedern der Klima-Allianz* und dem *Städteverband* bemängelt. Oft wird der Bezug zu den Mehreinnahmen des Bundes aufgrund der vorgeschlagenen Änderung des MinölStG gemacht. *energie-wende-ja* ist es wichtig, dass der Förderbetrag die letztgenannten Mehreinnahmen nicht übersteigen und die Förderung zeitlich befristet ist. Der Kanton *NE* und *Swissrail* würden ein rückwirkendes Inkrafttreten auf 2022 begrüssen. Für die *Mitglieder der Klima-Allianz*, die *SP* und den *VCS* müssen sich die Beitragshöhen den sich verändernden Investitionskosten anpassen.

In der Vorlage sei nicht genügend klar, um welche Art der Finanzhilfe es sich handelt (Kantone *SG* und *VD*) und was unter die Mehrkosten fällt (Kanton *VD*). Die Bestimmung ist gemäss Kanton *BE* verpflichtend zu formulieren (Kann-Formulierung streichen). *IPCCS* steht der Förderung von nicht direkt-elektrisch betriebenen Fahrzeugen eher kritisch gegenüber und gemäss den Kantonen *GR, VD, NE* und *JU* soll die Förderung nur für grünen Wasserstoff gelten. Es sind einige Anträge zur Erweiterung der Förderung eingegangen: *ASTAG* beantragt die Erweiterung auf alle Nutzfahrzeuge; *LITRA, SBB, SEV* und *VöV* auf (Rangier-)Lokomotiven; *ACS, auto-schweiz* und *strasseschweiz* auf Taxis und private Busse; und die Kantone *ZH, BS, AG* sowie *BPUK, Gemeindeverband* und *Stadt Zürich* auf die Ladeinfrastruktur von Bussen. Des Weiteren soll auch die Infrastruktur für Erzeugung, Speicherung und Verteilung von Wasserstoff gefördert werden (*Transitgas AG*).

Der *VöV* schlägt konkrete Förderbeträge für spezifische Fahrzeugkategorien vor (unterstützt von *LITRA, SEV* und *Post AG*) und *Swiss Association for Zero Emission Boat* macht einen Vorschlag für die Präzisierung der Förderung im Schiffsverkehr. Darüber hinaus beantragt der Kanton *NE* die Berücksichtigung der Antriebstechnologie der Fahrzeuge bei der Berechnung der Mindestrentabilität gemäss der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009<sup>19</sup>.

## 6.12 Strafbestimmungen

### Artikel 45a

Der Kanton *AG* und *Lausanne* beantragen höhere Bussen bei vorsätzlichen Widerhandlungen gemäss Artikel 45a der Vernehmlassungsvorlage.

## 6.13 Schlussbestimmungen

### Artikel 48c

*Lignum* und *Senke Schweizer Holz* sind mit allen vorgeschlagenen Bestimmungen bezüglich der Übertragbarkeit einverstanden und die *Flughafen Zürich AG* begrüsst die Übertragbarkeit von Emissionsrechten. Die *Stadt Zürich* hingegen spricht sich gegen die vorgesehenen Übertragbarkeiten aus. Der *Städteverband* möchte die überschüssigen Bescheinigungen, Emissionsrechte und Emissionszertifikate als Zielüberfüllung wertschätzen, aber nicht übertragen. *ACS, Arxada AG, auto-schweiz, economiesuisse, HotellerieSuisse, KliK, Lonza AG, SGV, scienceindustries, strasseschweiz, swissmem* und *Swiss Textiles* beantragen, dass analog zu den nicht-verwendeten nationalen Bescheinigungen auch die internationalen Bescheinigungen für in den Jahren 2022-2024 erzielte Emissionsverminderungen unbeschränkt in den Zeitraum 2025-2030 übernommen werden können. Schliesslich ist es den *Mitglie-*

<sup>19</sup> SR 745.16

dern der Klima-Allianz, SP und SSES ein Anliegen, dass nur Emissionsrechte und Emissionsminderungs-zertifikate für Emissionsreduktionen ab 2020 übertragen werden können.

## 6.14 Änderung anderer Erlasse

### 6.14.1 Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996

Artikel 12

*Biofuels Schweiz* beantragt, dass der Steuertarif in Artikel 12 des MinöStG für erneuerbare Treibstoffe um den Konversionsfaktor korrigiert wird.

Artikel 12b

Auf Anträge bezüglich den Erleichterungen auf der Mineralölsteuer für biogene Treibstoffe wird in Kapitel 6.4 eingegangen.

Artikel 18

Die vorgeschlagene Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer für konzessionierte Transportunternehmungen wird vom *Kanton LU* sowie *Alpiq, FDP, Junge Mitte Schweiz, den Mitgliedern der Klima-Allianz, LITRA, Post AG, einer Privatperson, Romande Energie SA, Städteverband, swisscleantech, SP* und *VöV* begrüsst. Bei den Kantonen *OW* und *JU* sowie *RKBM, STV, SAB* und *Arbeitsgruppe Berggebiet* stösst die Regelung jedoch auf Ablehnung.

Viel Unterstützung erhält der Antrag auf eine gestaffelte Abschaffung der Rückerstattung (Kantone *UR, OW, GL, AI, AG, TI, VS, NE* sowie *aeesuisse, BPUK, Die Mitte, LITRA, RKGK, STV, SAB, Gemeindeverband, SGB, swisscleantech, swissolar* und *VöV*), zudem soll zwischen Orts- und Regionalverkehr differenziert werden. Eingebracht werden sowohl die Wiederaufnahme des diesbezüglichen Artikels aus der vom Volk abgelehnten Totalrevision als auch ein Vorschlag des *VöV. energie-wende-ja* möchte eine sofortige Aufhebung der Rückerstattung, während die Kantone *NW* und *TG* die Abschaffung auf 2030 verschieben möchte. Gemäss dem *Kanton ZH* und dem *SEV* hingegen soll die Aufhebung der Rückerstattung nur für Neufahrzeuge und Schiffsneumotorisierungen gelten, welche nach 2025 in Betrieb genommen werden.

### 6.14.2 Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997

*ACS, Coop, FDP, Grüne, IG Detailhandel, Junge Grüne, Migros, Post AG, strasseschweiz, Travail.Suisse* und *VSE* unterstützen die Befreiung von bestimmten Fahrzeugen des Schwerverkehrs von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Artikel 4 sei jedoch technologieneutral zu formulieren, kritisieren die Kantone *FR* und *VD* sowie u.a. einige Vertretende der Wirtschaft (z.B. *economiesuisse* und *swissmem*), der Auto- und Logistikbranche (z.B. *ASTAG, auto-schweiz, Biofuels Schweiz* und *IG Detailhandel*), *aeesuisse, Empa, FDP, swisscleantech, VSE* und *VSG*. Dies auch im Sinne der Motion 19.4381. Die *Mitglieder der Klima-Allianz, SP* und *VCS* hingegen begrüssen die vorgeschlagene Formulierung explizit auch, weil sie technologieneutral sei. Der *Kanton OW* lehnt die Befreiung von der LSVA generell ab, da diese den Bestrebungen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene widerspreche. Die Kantone *UR, SG* und *VS* sprechen die Ertragseinbussen für die Kantone an.

Darüber hinaus sei eine gänzliche Befreiung von der LSVA auch für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge nicht angebracht, weshalb gemäss einer Reihe von Teilnehmenden eine teilweise Befreiung möglich sein sollte (*aeesuisse, Allianz Fossilfreie Logistik, ASTAG, SBB, swisscleantech, VCS* und *VöV*). Die vorgeschlagene Befristung der Befreiung wird von *ASTAG* begrüsst, während *Swisscofel* eine unbefristete Befreiung vorzieht. *economiesuisse* fordert mehr Planungssicherheit durch die Definition der Befreiungszeit ab Fahrzeug-Immatrikulation und *Alpiq, Coop, Förderverein H2 Mobilität, H2 Energy AG, IG Detailhandel, Migros* zufolge sei die Befreiung bis 2035 zu gewähren. Laut *ACS, auto-schweiz* und *strasseschweiz* wäre sogar eine Befreiung bis 2040 angebracht. Eine Verlängerung sollte laut *Romande Energie SA* je nach Preisentwicklung ins Auge gefasst werden. Für die *Grünen* und *Jungen*

*Grünen* ist der Förderzeitraum zu starr und *swisscleantech* könnte sich eine gestaffelte Abschaffung der Befreiung vorstellen. Auch für die *Alpen-Initiative* ist die Befreiungsdauer zu lange (auch *VöV*) und soll mit der für 2023 angekündigten Revision der LSVa abgestimmt werden. Dass die LSVa rasch weiterentwickelt werden soll, wird auch vom Kanton *LU* verlangt.

Im Weiteren sollen Fahrzeuge, die mit fossilem Wasserstoff betrieben werden, keine Befreiung erhalten (*arv Baustoffrecycling*) und die Ausnahme des öffentlichen Verkehrs von der LSVa soll gestrichen werden (*Alpiq*).

### 6.14.3 Energiegesetz vom 30. September 2016

#### Artikel 51

Ins EnG sollen der *Stadt Zürich* zufolge auch Massnahmen gegen graue Emissionen aus dem Erstellen von Gebäuden aufgenommen werden. Die *Grünen*, *Jungen Grünen* und der *MV* beantragen die stärkere Bekämpfung von missbräuchlichen Mietzinserhöhungen sowie Kündigungen aufgrund von Sanierungen durch eine Ergänzung von Artikel 51 Absatz 3 des EnG. Im Weiteren verlangt der *MV* in der Verordnung über die Miete und Pacht von Wohn- und Geschäftsräumen vom 9. Mai 1990<sup>20</sup> die Senkung des Anteils der Kosten von umfassenden Überholungen, welcher als wertvermehrende Investitionen gilt.

#### Artikel 53

Der Kanton *GR* sowie *ETH-Rat*, *Synhelion* und *Travail.Suisse* begrüßen die in der Vernehmlassung vorgeschlagene verstärkte Förderung von Pilot- und Demonstrationsprojekten im EnG. Die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SP*, *SSES* und *svu* schlagen entgegen der Vernehmlassungsvorlage vor, die Zusatzkosten ganz zu übernehmen, wie dies vom Parlament verabschiedet worden sei. Gemäss *Groupe E* und dem *Verein der H2-Produzenten* sollen die niedrige Technologiereife und das hohe finanzielle Risiko keine kumulativen Bedingungen für die ausnahmsweise Gewährung von 70 Prozent der anrechenbaren Kosten sein.

### 6.14.4 Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948

Die Kantone *ZH*, *GE* sowie *AERIA+*, *Aviationsuisse*, *Climeworks*, *economiesuisse*, *FDP*, *Flughafen Zürich AG*, *Genève Aéroport*, *HotellerieSuisse*, *STV*, *SIAA*, *SWISS* und *Edelweiss*, *Synhelion* und *Travail.Suisse* begrüßen die in Artikel 103b vorgeschlagene Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr. Fast alle dieser Teilnehmenden möchten den Bundesrat zu dieser Förderung verpflichten (Streichen der Kann-Formulierung). *SWISS* und *Edelweiss* halten fest, dass die vorgesehenen Mittel nicht ausreichend sind und auch nach *Climeworks* sollte die Förderung umfangreicher ausfallen. Der Kanton *ZH* regt an, die Gelder aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge für diese Förderung zu nutzen, während die *Mitglieder der Klima-Allianz*, *SEV*, *SP*, *VCS* und *VeFeF* einerseits eine Erhöhung des Anteils der Spezialfinanzierung Luftverkehr für Umweltschutzprojekte und andererseits die Einführung einer Privatflugabgabe fordern. Wichtig ist dem Kanton *FR*, dass die Energiequellen der erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe im Gesetz präzisiert werden, um sicherzustellen, dass die Emissionen der Luftfahrt auch wirklich reduzieren. Einzig eine *Privatperson* und der Kanton *JU* sprechen sich gegen diese Bestimmung aus.

### 6.14.5 Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983

*Aerosuisse*, *Arxada AG*, *Biofuels Schweiz*, *Biomasse Suisse*, *economiesuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *Genève Aéroport*, *Lonza AG*, *SGV*, *scienceindustries*, *SIAA*, *SWISS* und *Edelweiss* und *swissmem* beantragen in diversen Artikeln der Vernehmlassungsvorlage zum USG, die Berücksichtigung oder Übernahme der Regelungen der EU festzuhalten. *Synhelion* hingegen begrüsst die dafür in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Formulierungen.

#### Artikel 7

---

<sup>20</sup> SR 221.213.11



Der Kanton *FR* sowie *SVBK* und *VSE* begrüßen die fürs USG vorgeschlagenen Definitionen von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen. Darüber hinaus sind dazu einige Präzisierungs- aber auch Flexibilisierungsanträge eingegangen. Unter anderem beantragen *Aerosuisse* und *SWISS und Edelweiss* die Zusammenfassung der Absätze 9 und 10, *ACS*, *AGVS* und *strasseschweiz* die Nutzung der Bezeichnung «CO<sub>2</sub>-arme Treibstoffe» statt «erneuerbare Treibstoffe», *Climeworks* die Ergänzung um die Definition von «renewable fuels of non-biogenic origin», die *Stadt Zürich* die Gleichbehandlung von erneuerbaren Treib- und Brennstoffen und der *VSG* u.a. die Berücksichtigung von Nachweisen zur Erneuerbarkeit und den Emissionsverminderungen in den Definitionen.

#### Artikel 30g

*SVUT und Holzenergie Schweiz* beantragen die Änderung dieses Artikels, damit der Bundesrat die Ausfuhr von Abfällen (v.a. Altholz) einschränken kann, wenn die Entsorgung im Inland ökologische Vorteile aufweist. Eine entsprechende Änderung des Artikel 17 der Verordnung über den Verkehr mit Abfällen vom 22. Juni 2005<sup>21</sup> wird ebenfalls angeregt. Die Anträge werden von *aeesuisse* unterstützt.

#### Artikel 35d

In Artikel 35d soll der Bundesrat statt «ökologischer Anforderungen» besser «Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen» für erneuerbare Treib- und Brennstoffe festlegen (*Aerosuisse*, *economiesuisse*, *scienceindustries* und *SWISS und Edelweiss*). Auf Kann-Formulierungen soll gemäss denselben Teilnehmenden (zusätzlich *Arxada AG* und *Lonza AG*) in Absatz 2 verzichtet werden. Kanton *JU* und *Lidl Schweiz* begrüßen, dass Agrotreibstoffe weiterhin verboten bleiben, während der Kanton *VD* hervorhebt, dass dabei zwischen den Hauptkulturen und den Pflanzendecken wie Gründüngung oder Zwischenkulturen unterschieden werden muss. Das Verbot für Agrotreibstoffe soll auch auf solche Nahrungsmittel ausgedehnt werden, die den Flächen zur Biodiversitätsförderung konkurrenzieren (Kanton *ZH*). Ein Anliegen ist auch die Ermöglichung des Imports von massenbilanzierten Treib- und Brennstoffen. Die entsprechenden Bestimmungen werden begrüsst und sollen aber durch Präzisierungen gestärkt werden (*Aerosuisse*, *economiesuisse*, *Flughafen Zürich AG*, *SIAA* und *SWISS und Edelweiss*). Die Vermeidung von Doppelzählung sollte gemäss *swisscleantech* in Artikel 35d des USG abgebildet sein.

---

<sup>21</sup> SR 814.610

Kategorie	Teilnehmende	Abkürzung im Text
Kantone	Zürich	ZH
	Bern	BE
	Luzern	LU
	Uri	UR
	Schwyz	SZ
	Obwalden	OW
	Nidwalden	NW
	Glarus	GL
	Zug	ZG
	Freiburg	FR
	Solothurn	SO
	Basel-Stadt	BS
	Basel-Landschaft	BL
	Schaffhausen	SH
	Appenzell Innerrhoden	AI
	St. Gallen	SG
	Graubünden	GR
	Aargau	AG
	Thurgau	TG
	Tessin	TI
	Waadt	VD
Wallis	VS	
Neuenburg	NE	
Genf	GE	
Jura	JU	
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	Die Mitte	
	Evangelische Volkspartei	EVP
	FDP.Die Liberalen	FDP
	Grüne	
	Grünliberale	glp
	Schweizerische Volkspartei	SVP
	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	SP
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	SAB
	Schweizerischer Gemeindeverband	Gemeindeverband
	Schweizerischer Städteverband	Städteverband
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	Schweizer Bauernverband	SBV
	Schweizerische Bankiervereinigung	SBVg
	Schweizerischer Arbeitgeberverband	
	Schweizerischer Gewerbeverband	SGV
	Schweizerischer Gewerkschaftsbund	SGB
	Travail.Suisse	
	Verband der Schweizer Unternehmen	Economiesuisse
Weitere eingeladene Vernehmlassungsteilnehmende	Akademien der Wissenschaften Schweiz	Akademien der Wissenschaften
	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz	AefU
	Autogewerbe Verband Schweiz	AGVS
	Automobil Club der Schweiz	ACS
	Avenergy Suisse	Avenergy
	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz	BPUK
	Bauenschweiz	

Biofuels Schweiz	
Biomasse Suisse	
Carbura	
Casafair Schweiz	Casafair
Cleantech Agentur Schweiz	Act
Dachverband der schweizerischen Luftfahrt	AEROSUISSE
Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz	aeesuisse
ECO SWISS	
Eidgenössische Elektrizitätskommission	EICom
Electrosuisse	
Energie-Agentur der Wirtschaft	EnAW
Fachverband landwirtschaftliches Biogas	Ökostrom
Fédération romande des consommateurs	
Geothermie-Schweiz	
Greenpeace Schweiz	Greenpeace
Hauseigentümerverband	HEV
Holzwirtschaft Schweiz	Lignum
HotellerieSuisse	
IG Detailhandel Schweiz	IG Detailhandel
InfraWatt	
Interessengemeinschaft energieintensiver Branchen	IGEB
JardinSuisse	
Klima-Allianz Schweiz	Klima-Allianz
Konferenz der Kantonalen Ausgleichskassen	KKAK
Konferenz kantonaler Energiedirektoren	EnDK
Mieterinnen- und Mieterverband Schweiz	MV
Praktischer Umweltschutz	PUSCH
Regierungskonferenz der Gebirgskantone	RKGK
Schweizer Tourismus-Verband	STV
Schweizerische Energiestiftung	SES
Schweizerische Vereinigung für Sonnenenergie	SSES
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein	SIA
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	ASTAG
Schweizerischer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen	SVBK
Schweizerischer Verband der Umweltsachleute	svu
Schweizerischer Verband für Umwelttechnik	SVUT
Scienceindustries	
Stiftung für Konsumentenschutz	
Stiftung Klimaschutz und CO <sub>2</sub> -Kompensation	KliK
Swiss International Airport Association	SIAA

	Swiss Textiles	
	swisscleantech	
	Swissmem	
	Swisspower AG	
	Touring-Club Schweiz	TCS
	Verband der Schweizerischen Cemen- tindustrie	Cemsuisse
	Verband der Schweizerischen Gasin- dustrie	VSG
	Verband des Strassenverkehrs	strasseschweiz
	Verband Fernwärme Schweiz	VFS
	Verband freier Autohandel Schweiz	VFAS
	Verband Schweizer Flugplätze	VSF
	Verband Schweizer Gemüseproduzen- ten	VSGP
	Vereinigung Schweizer Automobil-Im- porteure	auto-schweiz
	Verband Schweizerischer Elektrizitäts- unternehmen	VSE
	Verkehrs-Club der Schweiz	VCS
	WWF Schweiz	WWF
Weitere Vernehmlassungsteilnehmende	Aargauer Heimatschutz	
	Aargauische Industrie- und Handels- kammer	
	Alliance Sud	
	Allianz Fossilfreie Logistik	
	Alpen-Initiative	
	Alpiq	
	Arbeitsgruppe Berggebiet	
	Arbeitsgruppe Christen und Energie	
	Arbeitskreis Denkmalpflege	AKD
	arv Baustoffrecycling Schweiz	arv Baustoffrecycling
	Arxada AG	
	Association Climat Genève	
	Association des groupements et organisations romands de l'agriculture	AgorA
	Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante	AERIA+
	Axpo	
	Bauernverband Appenzell Ausserrho- den	
	Bauernverbände Nidwalden, Obwal- den und Uri	
	Berner Bauern Verband	
	Berner Heimatschutz	
	Bund Schweizer Architektinnen und Architekten	BSA
	Campax	
	Carnot-Cournot-Netzwerk	
	Citizens' Climate Lobby Schweiz	CCL Schweiz
	Centre Patronal	
	Chambre de commerce, d'industrie et des services des Genève	

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	
Clean Fuel Now	
Climeworks	
Coop	
Der Gewerbeverein	
Edelweiss Air AG	Edelweiss
Eidgenössische Kommission für Luft-hygiene	EKL
EIT.swiss	
Elektrizitätswerk der Stadt Zürich	ewz
Empa	
Energie 360° AG	
Energie Club Schweiz	
Energie Wasser Bern	ewb
energie-wende-ja	
Entwicklung Schweiz	
ETH-Rat	
Fachvereinigung Wärmepumpen Schweiz	
Fastenaktion	
Fédération des Entreprises Romandes	FER
Fédération romande immobilière	FRI
Flughafen Basel-Mulhouse	
Flughafen Zürich AG	
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz	FMS
Förderverein H2 Mobilität Schweiz	Förderverein H2 Mobilität
GastroSuisse	
Gaznat	
Gebäudehülle Schweiz	
Genève Aéroport	
Gewerkschaft des Verkehrspersonals	SEV
Grands-parents pour le climat	
Groupe E	
Gruppe Grosser Stromkunden GGS	GGS
H2 Energy AG	
Handelskammer beider Basel	
Heimatschutz Basel	
Heimatschutz Schaffhausen	
HEKS	
Helvetas	
Holzbau Schweiz	
Holzenergie Schweiz	
Infra Suisse	
Innerschweizer Heimatschutz	
Insight Providers Climate Change Switzerland	IPCCS
ISOLSUISSE	
Junge Evangelische Volkspartei	JEVP
Junge Grüne	
Junge Mitte Schweiz	
Junglandwirtekommission	JULA
JUSO	

Kleinbauernvereinigung	
Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit	KLUG
Konferenz der Gebäudetechnik Verbände	KGTV
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs	KöV
Lausanne	
Lidl Schweiz	
Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic	LITRA
Lonza AG	
metal.suisse	
Migros Genossenschafts-Bund	Migros
Mobility Genossenschaft	Mobility
Naturfreunde Schweiz	
oeku Kirchen für die Umwelt	oeku
Partito Comunista	
Post AG	
Powerloop	
Privatpersonen	
Pro Bahn Schweiz	
Pro Natura	
Pro Velo Schweiz	
Prométerre	
Protect our winters	
Raiffeisen Schweiz	
Regio Energie Solothurn	
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	RKBM
Romande Energie SA	
Satom SA	
Schweizer Heimatschutz	SHS
Schweizerische Bundesbahnen	SBB
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen	
Schweizerische Vereinigung der Verbandsausgleichskassen	VVAK
Schweizerischer Baumeisterverband	
Schweizerischer Burgenverein	
Senke Schweizer Holz	
Solarspar	
Solothurner Heimatschutz	
St. Galler Bauernverband	
Stadt Zürich	
Stahl Gerlafingen	
Stiftung KMU Klima	
Suissetec	
Swiss Alliance for Collaborative Mobility	CHACOMO
Swiss Association for Zero Emission Boat	
Swiss eMobility	
Swiss International Air Lines Ltd.	SWISS
Swiss Krono AG	
Swissaid	

	Swisscofel	
	Swissgas	
	Swissolar	
	Swissrail	
	Synhelion	
	terre des hommes	
	The Branch	
	Thurgauer Heimatschutz	
	Transitgas AG	
	Twiliner	
	Umverkehr	
	Umweltfreisinnige St. Gallen	UFS
	Union suisse des professionnels de l'immobilier	USPI
	Varo Energy AG	
	Verband der Schweizerischen Lack- und Farbenindustrie	VSLF
	Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie	VSS
	Verband der Waldeigentümer	WaldSchweiz
	Verband für die Schweizer Luftfahrt	Aviationsuisse
	Verband historischer Eisenbahnen Schweiz	HECH
	Verband öffentlicher Verkehr	VöV
	Verein der H2-Produzenten	
	Verein Green Building Schweiz	
	Verein «Kettenreaction»	
	Verein Klimaschutz Schweiz	
	Vereinigung Domus Antiqua Helvetica	
	Vereinigung für erträglichen Flugverkehr	VeFeF
	Vereinigung Zürcher Immobilienunternehmen	VZI
	Wettbewerbskommission	WEKO
	Zürcher Handelskammer	
	Zürcher Heimatschutz	