

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
Herr Raphael Bucher
Sektion Klimapolitik
3003 Bern

Per E-Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 04. April 2022 (LM)

Vernehmlassungsantwort zur Revision des CO₂-Gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Als nationaler Unternehmerverband äussert sich HotellerieSuisse im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision des CO₂-Gesetzes. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

I. Beurteilung der Vorlage

Die Beherbergungsbranche unterstützt Bestrebungen zugunsten eines stärkeren Klimaschutzes. Intakte Natur und Landschaften sind ein wesentlicher Pfeiler des Schweizer Tourismus. Ein stark exponiertes Alpenland wie die Schweiz hat ein vitales Interesse, dem Klimawandel entgegenzutreten. Wissenschaftliche Erkenntnisse untermauern die Notwendigkeit, CO₂-Emissionen gemäss den Pariser Klimazielen zu reduzieren und langfristig die Klimaneutralität zu erreichen. Die Hotellerie ist sich der Bedeutung des Klimaschutzes bewusst und engagiert sich seit vielen Jahren mit Initiativen und Effizienz-Projekten, wie dem «Bündner Leuchtturm» oder «Swisstainable». HotellerieSuisse als Verband der nachhaltigen und innovativen Hotelbetriebe bekennt sich zur Förderung des Klimaschutzes und zur Nachhaltigkeit generell. Entsprechend hatte die Beherbergungsbranche das CO₂-Gesetz unterstützt.

In der vorliegenden Revision des CO₂-Gesetzes ist für HotellerieSuisse wichtig, dass die Offenheit für zukünftige Technologien gewahrt werden und nicht heutige Antriebstechnologien bevorzugt werden. Das Gesetz soll offen gestaltet werden, so dass auch in Zukunft Investitionen in neue Technologien getätigt werden. Ebenso ist es essenziell die internationalen Standards und Regelungen, vor allem der Europäischen Union, zu berücksichtigen. Im Gesetz darf kein «Swiss-Finish» festgesetzt werden. Die Schweiz muss sich an den europäischen Gegebenheiten orientieren, so dass die inländische Wirtschaft keine Wettbewerbsnachteile erfährt.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 3 Abs. 1bis

~~1_{bis} Der Bundesrat kann für einzelne Sektoren Ziele und Zwischenziele festlegen. Dabei werden die Vorleistungen und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotenzial berücksichtigt.~~

Dieser Passus soll gestrichen werden. Für die Reduktion der Treibhausgasemissionen gilt das übergeordnete Ziel. Es benötigt nicht noch zusätzlich ein Mikromanagement für einzelne Sektoren. Falls an der Festlegung von Zielen und Zwischenzielen für einzelne Sektoren festgehalten wird, soll der Bundesrat die betroffenen Kreise vorgängig anhören. Richtig und wichtig ist, dass dann – wie vorgesehen – bei der Festlegung der Ziele und Zwischenziele die Vorleistungen und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotential berücksichtigt werden, damit einzelne Wirtschaftszweige nicht benachteiligt werden

(neu) Art. 4 Abs. 6

Der Bundesrat berücksichtigt wo immer möglich internationale Standards, insbesondere diejenigen der Europäischen Union.

Die Helvetisierung der Anforderungen soll vermieden werden. Inländische regulatorische Bestimmungen, welche über internationale harmonisierte Standards hinausgehen, sind abzulehnen. Wichtig ist hier, dass sich der Bundesrat bei allen internationalen Tätigkeiten an internationalen Standards, wie zum Beispiel IPCC oder WIR orientiert und keinen Swiss Finish vorsieht, welcher inländische Unternehmen benachteiligt. Es sollten sowohl für Unternehmen im Inland als auch im Ausland gleich lange Spiesse gelten. Daher muss in Art. 4 in erster Linie der Grundsatz festgelegt werden, dass der Bundesrat wo immer möglich internationale Standards berücksichtigt.

Art. 6 Abs. 1

Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die im Ausland erzielte Emissionsverminderungen und Erhöhungen der Senkenleistung insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung erfüllen müssen, damit die dafür ausgestellten internationalen Bescheinigungen in der Schweiz berücksichtigt werden.

Die Bescheinigungen für Senkenleistungen werden hier unnötig auf geologische Sequestrierung eingeschränkt. Dies ist nicht zielführend. Man sollte möglichst alle Optionen offenlassen und nicht einschränkend eingrenzen. In Zukunft könnten andere Technologien effizienter und zielführender sein. Diese sollte man nicht durch unnötige Einschränkungen verhindern.

Art. 9 Abs.4

~~Die Kantone sehen für den Ersatz einer Wärmeerzeugungsanlage eine Meldepflicht und, wenn für den Ersatz eine fossil betriebene Heizung vorgesehen ist, eine Beratungspflicht vor.~~

Dieser Passus soll gestrichen werden. Der administrative Aufwand einer Melde- und Beratungspflicht steht in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen einer solchen Pflicht. Eine Beratungspflicht scheint als erzieherische Massnahme gedacht, wenn bei einem Ersatz eine fossil betriebene Heizung vorgesehen ist. Ein solcher administrativer Aufwand ist unbedingt zu vermeiden. Eine Pflicht verstösst gegen die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit.

Art. 13 Abs. 1

Überschreiten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers die individuelle Zielvorgabe, so muss der Hersteller oder Importeur dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetztes Fahrzeug für jedes Gramm CO₂/km über der individuellen Zielvorgabe einen Betrag zwischen ~~95.00~~ 75 und ~~152.00~~ 120 Franken entrichten.

Die Anpassung der Beträge auf CHF 75 und 120 werden der neuen Währungssituation gerecht. Aufgrund der annähernden Parität des Schweizer Franken zum Euro ist die Anpassung der Beträge (mit der gleichen Preisspanne) erforderlich.

Art. 13d Abs. 1

Anbieter von Flugtreibstoffen müssen dem in der Schweiz zur Betankung verkauften Flugpetrol einen bestimmten Anteil an erneuerbaren Flugtreibstoffen beimischen (Beimischquote). Die Beimischquote kann einen Mindestanteil an erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen umfassen. Die erneuerbaren Flugtreibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 35d USG erfüllen. Es ist sicherzustellen, dass eine Anrechnung mittels Zertifikatshandel ermöglicht wird.

Eine Beimischquote von erneuerbaren Flugtreibstoffen ist einfach umsetzbar und wird befürwortet. Ausserdem soll die Gesetzgebung ermöglichen, dass die Nutzung von Sustainable Aviation Fuel (SAF) vereinfacht werden kann. Es soll nicht nur eine physische Anbindung an ein Book & Claim System mit der EU verfolgt werden, sondern auch die Möglichkeit des Handels mit SAF-Zertifikaten. Vor allem in naher Zukunft wird die Verfügbarkeit von SAF gering und die Logistik noch nicht etabliert sein. Hier würde ein Handel die Einführung fördern und vereinfachen.

Art. 13d Abs. 2

Der Bundesrat legt die Beimischquote und den Mindestanteil der erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe fest. Er berücksichtigt dabei internationale Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der Europäischen Union. Er kann die Erfüllung der durchschnittlichen Beimischquoten über einen Zeitraum von mehreren Jahren erlauben.

Für eine Dekarbonisierung der Luftfahrt ist eine Festlegung der Beimischquoten sinnvoll. Wichtig ist hier auch die Anlehnung an die EU. Damit kann verhindert werden, dass keine Wettbewerbsverzerrungen im (europäischen) Markt entstehen. Um auf Marktschwankungen und unterschiedliche Angebots- und Nachfrage-Szenarien reagieren zu können, sollte eine Flexibilisierung zur Erfüllung der Beimischquote geprüft werden. Der Mindestanteil könnte in diesem Fall über die Dauer einer Periode (und nicht jährlich) erreicht werden. Dies würde auch den Marktteilnehmern erlauben, unternehmerisch zu denken und SAF analog zum heutigen Kerosin zu einem für sie möglichst günstigen Zeitpunkt einzukaufen.

Art. 13d Abs. 4

Der Bundesrat kann Massnahmen vorsehen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass Betreiber von Luftfahrzeugen Flugtreibstoffe über den eigentlichen Bedarf hinaus mitnehmen. Der Bundesrat orientiert sich dabei an internationale Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der Europäischen Union.

Der Artikel an sich wird unterstützt, da er eine sinnvolle Massnahme darstellt. Wichtig ist jedoch, dass sich die Schweiz mit der EU abspricht und/oder sich an den EU-Regeln orientiert. Ansonsten kann die Schweiz als Schlupfloch fungieren, mit welchem die Massnahmen umgangen werden können.

(neu) Art. 16 Abs. 5

Zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit sowie als Präventionsmassnahme gegen Carbon-Leakage entwickelt der Bundesrat gemeinsam mit der EU-Ausgleichsmechanismen gegenüber Nicht-EU-Fluggesellschaften.

Eine Verschärfung des Systems kann Wettbewerbsnachteile für schweizerische Fluggesellschaften bedeuten. Konkret könnte ein Problem entstehen wobei Middle-East-Carrier die Emissionshandelsysteme (EHS) und SAF-Ziele umgehen können. Aus diesem Grund sollte sich die Schweiz dazu verpflichten, gemeinsam mit der EU-Ausgleichsmechanismen zu entwickeln.

Art. 28 Abs. 2 Bst. b

Bei fehlender Kompensation sind dem Bund im Folgejahr im entsprechenden Umfang abzugeben:

a. für das Jahr 2021: Emissionsminderungszertifikate;

b. ab dem Jahr 2022: Emissionsrechte, nationale oder internationale Bescheinigungen

Es ist nicht nachvollziehbar, warum als Ersatz für fehlende Bescheinigungen nur internationale Bescheinigungen abgegeben werden dürfen. Seit dem 1.1.2022 sind als Ersatz auch Schweizer Emissionsrechte zugelassen. Eigentlich müssten Schweizer Ersatzbescheinigungen gegenüber internationalen doch vorzuziehen sein.

Art. 31 Abs. 1 Bst. c

der Betreiber legt gegenüber dem Bund innerhalb von drei Jahren glaubhaft dar, wie er spätestens Ende 2050 keine Treibhausgasemissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Brennstoffe mehr verursacht.

Der Betreiber muss aufzeigen, wie er seine Treibhausgasemissionen auf Netto-Null reduziert. Dabei soll jedoch das gleiche Zieljahr 2050 gelten, welches allgemein als Ziel ausgegeben wird. Dazu soll eine «Roadmap» als glaubhafte Darstellung genügen. Für die Ausarbeitung der Massnahmen und der Roadmap soll der Betreiber genügend Zeit erhalten.

Art. 31 Abs.3 Bst b

3 Die Betreiber mit Verminderungsverpflichtung können dem Bund die vorzeitige Beendigung ihrer Verminderungsverpflichtung beantragen:

a. per 31. Dezember 2030; oder

b auf Ende des Kalenderjahres, in dem sie für ihre ordentlichen Tätigkeiten keine fossilen Brennstoffe mehr energetisch nutzen. Ausgenommen bleibt deren Verwendung für den Betrieb von Notstrom-Aggregate oder andere risikogetriebene Backup-Systeme.»

Die fossilen Emissionen müssen für den ordentlichen Betrieb vermieden werden. Notsysteme jedoch sollen weiterhin mit fossilen Brennstoffen für Ausnahmesituationen betrieben werden können. Dies

kann zum Beispiel die Störung oder Revision einer Anlage betreffen. Obwohl dies nur sehr wenig Fälle betrifft, sind diese zu berücksichtigen.

Art. 34 Abs. 2 a

a. In Ergänzung der Voraussetzungen von Artikel 52 EnG werden Globalbeiträge nur Kantonen ausgerichtet, die über Programme zur Förderung energetischer Gebäudehüllen- und Gebäudetechniksanierungen, Ersatzneubauten nach aktuellem energetischem Standard sowie zum Ersatz bestehender elektrischer Widerstandsheizungen oder Ölheizungen verfügen und dabei eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten

Ersatzneubauten sind ein integraler Teil der Kreislaufwirtschaft und sparen viel mehr Energie und Schadstoffe ein als alte Gebäude. Darüber hinaus schont die bauliche Verdichtung den Boden. Sie waren in der CO₂ Vorlage erwähnt (in einem ähnlichen Artikel), die im Juni 2021 verworfen wurde.

Art. 37

Es erscheint nicht nachvollziehbar, warum aus den Erlösen aus der Sanktion nach Artikel 13 ausschliesslich Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge gefördert werden sollen. Daher soll diese Bestimmung technologieoffen ausgestaltet werden und auf Fahrzeuge mit erneuerbaren Antrieben verallgemeinert werden.

Art. 37 Abs. 2

~~*Bis Ende 2032 nicht ausgeschöpfte Mittel gemäss Absatz 1 sowie die Erlöse aus der Sanktion ab dem Jahr 2031 werden dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zugewiesen*~~

Angesichts des wachsenden Anteils von batteriebetriebenen Fahrzeugen besteht beim Ausbau von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge eine hohe Dringlichkeit. Daher ist die Förderung dieser Ladeinfrastrukturen und damit die Förderung der elektrischen Mobilität als Beitrag zur Dekarbonisierung zu begrüßen. Die Verwendung der Erlöse aus den Sanktionen nach Artikel 13 entspricht dem Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanziellen Massnahmen für den jeweiligen Sektor.

Art. 37a Abs. 1

~~*Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge höchstens jedoch mit 30 Millionen Franken pro Jahr, kann der Bund den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene, einschliesslich Nachtzügen, fördern. Es sind insbesondere Angebote zu fördern, die in Bezug auf die Klimawirkung möglichst kosteneffizient sind und eine möglichst grosse Verminderung der Treibhausgasemissionen erzielen. werden direkte und zweckgebundene Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr gefördert, beispielsweise die Förderung von nachhaltigen Flugtreibstoffen.*~~

Diese Vorlage enthält wie bereits bei der abgelehnten CO₂-Gesetz-Revision Mechanismen zur Quersubventionierung der Verkehrsträger. Dieser Fördermechanismus und die Querfinanzierung sowie Quersubventionierung von (oftmals nicht rentablen) Nachtzugverbindungen ist abzulehnen. Stattdessen soll der Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanzieller Massnahmen für den jeweiligen Sektor gelten und die Erlöse aus dem ETS sollen in demjenigen Sektor verbleiben, aus dem sie

stammen. Zielführender ist es daher, diese Gelder für die Förderung und den Einsatz von synthetischen Treibstoffen nach dem Vorschlag gemäss Art. 103 Abs. 2 Luftfahrtgesetz zu verwenden.

Art. 41a

Es ist klimapolitisch nicht begründbar und energiepolitisch nicht opportun, im strassengebundenen öffentlichen Verkehr und im öffentlichen Schiffsverkehr nur Fahrzeuge zu fördern, welche mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, jedoch nicht auch andere Antriebstechnologien unter der Voraussetzung, dass diese mit erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Daher soll diese Bestimmung technologieoffen ausgestaltet werden.

Art. 48c Abs. 3

Nationale und internationale Bescheinigungen für in den Jahren 2022–2024 erzielte Emissionsverminderungen, die nicht verwendet wurden, können unbeschränkt in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden.

Analog zum Antrag zu Art. 28 gibt es auch keinen erkennbaren Grund, warum neben nationalen Bescheinigungen nicht auch internationale Bescheinigungen in die Gesetzesperiode bis 2030 übertragen können, werden sollten.

Änderungen anderer Erlasse

2. Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Art. 4 Abs. 1bis

Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch mit erneuerbaren Energieträgern angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit.

Es ist klimapolitisch nicht begründbar und energiepolitisch nicht opportun nur Fahrzeuge von der LSWA zu befreien, welche mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden.

4. Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt

Art. 103b Abs. 1

Der Bund ~~kann~~ verpflichtet sich, die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt durch geeignete Massnahmen zu fördern.

Die Investitionsbeiträge für innovative Firmen, welche Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren, stärkt den Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz und kann die Transformation der Luftfahrt-Industrie schneller vorantreiben. Im Sinne einer konsequenten Unterstützung des Verkehrsträgers Luftfahrt und den Bemühungen zur Dekarbonisierung der Luftfahrt könnte sich der Bundesrat in Abs. 1 verpflichten, neue Technologien zu fördern.

III. Über HotellerieSuisse

HotellerieSuisse ist das Kompetenzzentrum für die Schweizer Beherbergungsbranche und vertritt als Unternehmerverband die Interessen der innovativen und nachhaltigen Beherbergungsbetriebe der Schweiz. Seit 1882 steht HotellerieSuisse gemeinsam mit über 3'000 Mitgliedern, davon über 2'000 Hotelbetriebe, für eine qualitätsbewusste und vorausschauende Schweizer Beherbergungswirtschaft. Als Leitbranche des Tourismus beschäftigt die Beherbergung über 75'000 Mitarbeitende und stellt mit 4,5 Milliarden Franken oder 23 Prozent den zweitgrössten Anteil an der touristischen Bruttowertschöpfung dar. Im Jahr 2019 erzielte der Tourismus mit einer Nachfrage von 47 Mrd. Franken eine direkte Bruttowertschöpfung von ca. 19,5 Mrd. Franken – was einem Anteil von 2,8 Prozent an der gesamtwirtschaftlichen direkten Bruttowertschöpfung der Schweiz entspricht. Der Tourismus gehört zudem zu den fünf wichtigsten Exportbranchen und stellt mehr als 5 Prozent der gesamten Exporteinnahmen der Schweiz dar. Die Mitgliederbetriebe von HotellerieSuisse verfügen über zwei Drittel des Schweizer Bettenangebotes und generieren damit rund drei Viertel der entsprechenden Logiernächte. Als Dachverband von 13 regionalen Verbänden ist HotellerieSuisse in allen Landesteilen und Sprachregionen präsent und beschäftigt rund 100 Mitarbeitende.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
HotellerieSuisse



Claude Meier
Direktor



Nicole Brändle Schlegel
Leiterin Arbeit, Bildung, Politik