

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt
Per Mail an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

5. April 2022

Stellungnahme des Schweizer Tourismus-Verbandes Revision des CO2-Gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie den Schweizer Tourismus-Verband (STV) eingeladen, an der Vernehmlassung zur *Revision des CO2-Gesetzes* teilzunehmen. Gerne nehmen wir im Namen des Tourismussektors Stellung.

Der STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit rund 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für bessere politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

1. Grundsätzliche Einschätzung der Vorlage

Die Notwendigkeit von Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemission zur Eindämmung der negativen Auswirkungen des Klimawandels auf Mensch und Umwelt ist unbestritten. Der STV anerkennt, dass Parlament und Bund nach dem Scheitern der Totalrevision des CO2-Gesetzes in der Volksabstimmung rasch reagiert haben und mit dem vorliegenden Entwurf eine Basis schaffen konnten, welche vor allem auf Anreize setzt, statt auf Abgaben und Verbote. Für die aktuelle Revision des CO2-Gesetzes ist für den STV wichtig, dass die Offenheit für zukünftige Technologien gewahrt wird und nicht die heutigen Technologien bevorzugt werden und in Zukunft weniger Investitionen in neue Technologien getätigt werden. Weiter ist zentral, dass sich die Schweiz bei der Ausgestaltung des Klimaschutzes und des CO2-Gesetzes an internationalen Standards und Regelungen orientiert, vor allem jenen der Europäischen Union, um Wettbewerbsnachteile für den Tourismusstandort zu verhindern. Im Folgenden nimmt der STV gerne zu einzelnen Artikeln Stellung, die für den Tourismussektor von besonderer Relevanz sind.

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln im CO2-Gesetz

2.1 (neu) Art. 4 Abs. 6: Orientierung an internationalen Standards

Für den STV ist zentral, dass durch das Gesetz keine Wettbewerbsnachteile für den Schweizer Tourismussektor geschaffen werden. Inländische regulatorische Bestimmungen, welche über international harmonisierte Standards hinausgehen und inländische Unternehmen benachteiligen, sind

PARTNERSCHAFT. POLITIK. QUALITÄT.

abzulehnen. Der STV schlägt vor, durch eine Ergänzung von Art. 4 den Grundsatz festzulegen, dass der Bundesrat wo immer möglich internationale Standards berücksichtigt.

Art. 4 Abs. 6

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

2.2 Art. 6 Abs. 1: Internationale Bescheinigungen

Die Bescheinigungen für Senkenleistungen werden hier unnötig auf geologische Sequestrierung eingeschränkt. Zukünftig könnten jedoch andere Technologien effizienter und zielführender sein. Diese sollte man nicht durch Einschränkungen verhindern.

Art. 6 Abs. 1

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

2.3 Art. 9: Massnahmen Gebäude

In zahlreichen Kantonen ist der Ersatz von mit fossiler Energie betriebenen Heizungen gesetzlich verankert. Dass der Bund diesbezüglich keine weitergehenden Vorschriften erlassen möchte, wird vom STV begrüsst.

Die allgemeine Meldepflicht gemäss Absatz 4 geht hingegen zu weit und führt zu unnötigen bürokratischen Aufwänden. Der STV schlägt vor, dass die Meldepflicht nur bei fossil betriebenen Heizungen gelten soll. Bezüglich der Beratungspflicht weist der STV darauf hin, dass bereits heute zahlreiche Beratungsangebote existieren, es gilt hier Doppelspurigkeit zu verhindern.

Art. 9 Abs. 4

Die Kantone sehen für den Ersatz einer **fossil betriebenen** Wärmeerzeugungsanlage eine Meldepflicht und eine Beratungspflicht vor. **Die Beratungspflicht wird hinfällig, wenn vor weniger als acht Jahren vor der Meldung bereits eine Beratung stattfand.**

2.4 Art. 13d: Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen bei Flugpetrol

Der STV unterstützt sämtliche funktionierenden Anreize, die die Verwendung von nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) begünstigen. Mit einer verpflichtenden Beimischquote kann der Einsatz und die Produktion von SAF zusätzlich gefördert werden.

SAF werden heute noch nicht in der Schweiz hergestellt, weltweit gesehen beschränkt sich die Produktion auf relativ wenige Standorte. Transport und Beimischung würden aufgrund der zu Beginn geringen Menge von SAF zu erheblichen operationellen Aufwänden, Transportkosten und Emissionen führen, was nicht im Sinne einer nachhaltigen CO₂-Reduktion sein kann. Der STV unterstützt deshalb die Anbindung an eine *Book & Claim-Lösung* mit handelbaren Zertifikaten.

Art. 13d

¹Anbieter 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. **Der Gesetzgeber stellt sicher, dass eine Anrechnung mittels Zertifikatshandel ermöglicht wird.**

Weiter soll eine Flexibilisierung bei der Zeitperiode zur Erfüllung der Beimischquote eingeführt werden, um auf Marktschwankungen und unterschiedliche Angebots- und Nachfrageszenarien angemessen reagieren zu können. Diese Massnahme würde den Marktteilnehmern zusätzlich erlauben, unternehmerisch zu denken und SAF analog zum Kerosin zu einem für sie möglichst günstigen Zeitpunkt einzukaufen.

Die Weiterentwicklung der SAF in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ist heute noch nicht absehbar. Der Bundesrat sollte die Möglichkeit berücksichtigen, die zu erfüllende Beimischquote befristet reduzieren zu können, wenn SAF in der geforderten Menge nachweislich nicht verfügbar ist.

Art. 13d

²Der Bundesrat legt die Beimischquote und den Mindestanteil der erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe fest. Er berücksichtigt dabei internationale Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der Europäischen Union.

^{2bis} **Er kann die Erfüllung der durchschnittlichen Beimischquoten über einen Zeitraum von mehreren Jahren erlauben.**

^{2ter} **Der Bundesrat kann aufgrund von Angebotslücken im internationalen Markt eine befristete Reduzierung der Beimischquote vorsehen.**

Analog zu Absatz 2 braucht es auch beim Absatz 3 eine Flexibilisierung der Erfüllungsquote über mehrere Jahre, um auf die Unsicherheiten bezogen auf die Verfügbarkeit von SAF angemessen reagieren zu können.

Art 13d Abs. 3:

Personen nach Absatz 1 müssen die Beimischquote im Jahresdurchschnitt **Durchschnitt einer Zeitperiode** erfüllen. Zur Erfüllung der ~~jährlichen~~ **festgelegten** Beimischquote können sie sich zu Gemeinschaften zusammenschliessen. **Der Bundesrat kann dazu Vorschriften erlassen.**

2.5 Art. 37a: Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene

Der STV unterstützt die Förderung des internationalen Personenfernverkehr auf der Schiene. Der STV ist überzeugt, dass mit einem Ausbau von neuen internationalen Fernverkehrsrelationen auf der Schiene (Tag wie Nacht) eine valable Alternative zu einem Teil des Flugverkehrs hergestellt werden kann. Diese Vorlage enthält wie bereits bei der abgelehnten CO2-Gesetz-Revision Mechanismen zur Quersubventionierung der Verkehrsträger. Dieser Fördermechanismus sowie die Quersubventionierung von Nachtzugverbindungen wird vom STV grundsätzlich kritisch gesehen. Stattdessen sollte der Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanzieller Massnahmen für den

jeweiligen Sektor gelten und die Erlöse aus dem ETS sollten im Sektor verbleiben. Der STV unterstützt deshalb eine alternative Finanzierungsmethode für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene. Kritisch sieht der STV auch eine Begrenzung der Finanzhilfe bis längstens Ende 2030. Unter Annahme gleichbleibender wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wird nach Einschätzung des Branchenverbandes des öffentlichen Verkehrs (VöV) der Nachtzugverkehr auch nach 2030 nicht selbsttragend sein. Ein defizitäres Angebot einzuführen, für welches die Finanzierung bereits nach wenigen Betriebsjahren nicht mehr gesichert ist, erschwert Investitionen in neues, hochwertiges Rollmaterial mit hohen Anschaffungskosten und einer langen Nutzungsdauer. Dadurch leidet die Qualität des Angebots enorm. Die grösste Verlagerungswirkung kann aber nur mit einem qualitativ hochwertigen Angebot erzielt werden. Der STV beantragt deshalb, Art. 37a, Abs. 2 CO₂-Gesetz zu streichen.

Art 37a

~~² Die Finanzhilfen können längstens bis Ende 2030 gewährt werden.~~

2.6 Art. 41a Förderung von CO₂-neutralen Antriebstechnologien

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.

Der STV begrüsst, dass im Gesetzesentwurf vorgesehen ist, auch CO₂-neutrale Antriebstechnologien im Schiffsverkehr zu unterstützen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass – etwa im Gegensatz zum Strassenverkehr – heute noch keine marktfähigen CO₂-neutralen Antriebstechnologien oder alternativen Treibstoffe für grosse Kursschiffe, die längere Strecken mit Fahrplangeschwindigkeit bewältigen können, zur Verfügung stehen. Solange keine CO₂-neutrale, erneuerbare und finanzierbare Antriebstechnologie für Kursschiffe verfügbar ist, muss auf die Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer für die Kursschiffahrt unbedingt verzichtet und dies im Mineralölsteuergesetz, Art. 48 Abs. 2, berücksichtigt werden (vgl. Kapitel zum Mineralölsteuergesetz). Andernfalls würde der Schiffsverkehr massiv verteuert. Dieser geriete jedoch zusätzlich unter wirtschaftlichen Druck, da er in der Regel nicht abgeltungsberechtigt ist und somit den Ausfall der Mineralölrückerstattung aus eigenen Mitteln finanzieren müsste. Ausserdem gilt es auch in der Schifffahrt zu berücksichtigen, dass Schiffantriebsmotoren je nach Einsatzzeit eine Lebensdauer von 10 bis 20 Jahren haben und es keinen Sinn ergibt, diese vor Ablauf der Amortisationsdauer zu ersetzen bzw. sie steuerlich ab sofort zu pönalisieren.

Art 41a

~~² Finanzhilfen nach Absatz 1 können im Umfang von höchstens 15 Millionen Franken pro Jahr und längstens bis zum 31. Dezember 2035 gewährt werden.~~ **Die Unterstützung des Bundes kommt zur Anwendung, wenn neue Busse oder Schiffe mit umweltfreundlichen Antrieben für den Einsatz im Rahmen der erteilten Personenbeförderungskonzession oder kantonalen Bewilligung in Betrieb genommen werden.**

Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

3. Mineralölsteuergesetz

3.1 Art. 18 Abs. 1^{bis} und Art. 48 Abs. 1^{bis} und 2

Aus bereits genannten Gründen ist der STV der Auffassung, dass die Steuerrückerstattung nicht aufgehoben werden darf.

Art. 18 Abs. 1^{bis}

Unverändert [= keine sofortige Aufhebung, vgl. Art. 48 Abs. 1^{bis} und 2 MinöStG]

Art. 48 Abs. 1^{bis} und 2

1^{bis} Ab dem 1. Januar 2026 entfällt für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen im Ortsverkehr, deren Inverkehrsetzung nach [Datum des Inkrafttretens des revidierten CO2-Gesetzes] erfolgte, die Rückerstattung der Steuer nach Artikel 18 Absatz 1^{bis}.

2 Ausserhalb des Ortsverkehrs ist die Rückerstattung der Steuer gemäss Artikel 18 Absatz 1bis für die vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen ab dem 1. Januar 2030 nur insoweit möglich, als die konzessionierten Transportunternehmungen nachweisen, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Busse bzw. Kurschiffe mit CO2-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen, technischen oder denkmalpflegerischen Gründen nicht möglich ist oder die Inverkehrsetzung der Fahrzeuge vor [Datum des Inkrafttretens des revidierten CO2-Gesetzes] erfolgt ist.

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

4.1 Art. 4 Abs. 1^{bis}

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

Art. 4 Abs. 1^{bis}

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.

5. Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt

5.1 Art. 103b Abs. 1

Einen bedeutenden Anteil am Erfolgsmodell Schweiz kommt dank der Luftfahrt und der resultierenden Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft zustande. 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.

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.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für weitere Fragen stehen Ihnen zur Verfügung:



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Wissenschaftlicher Mitarbeiter