

Ständeratskommission will CO2-Wende verstärkt im Inland schaffen

Das CO2-Gesetz nimmt langsam Gestalt an. Die Umweltkommission des Ständerats (Urek) will in mehreren wichtigen Punkten dem Nationalrat folgen – sei es beim ambitionierteren Inlandziel oder bei der Flugticketabgabe für Privatjets. Der Teufel steckt aber im Detail.

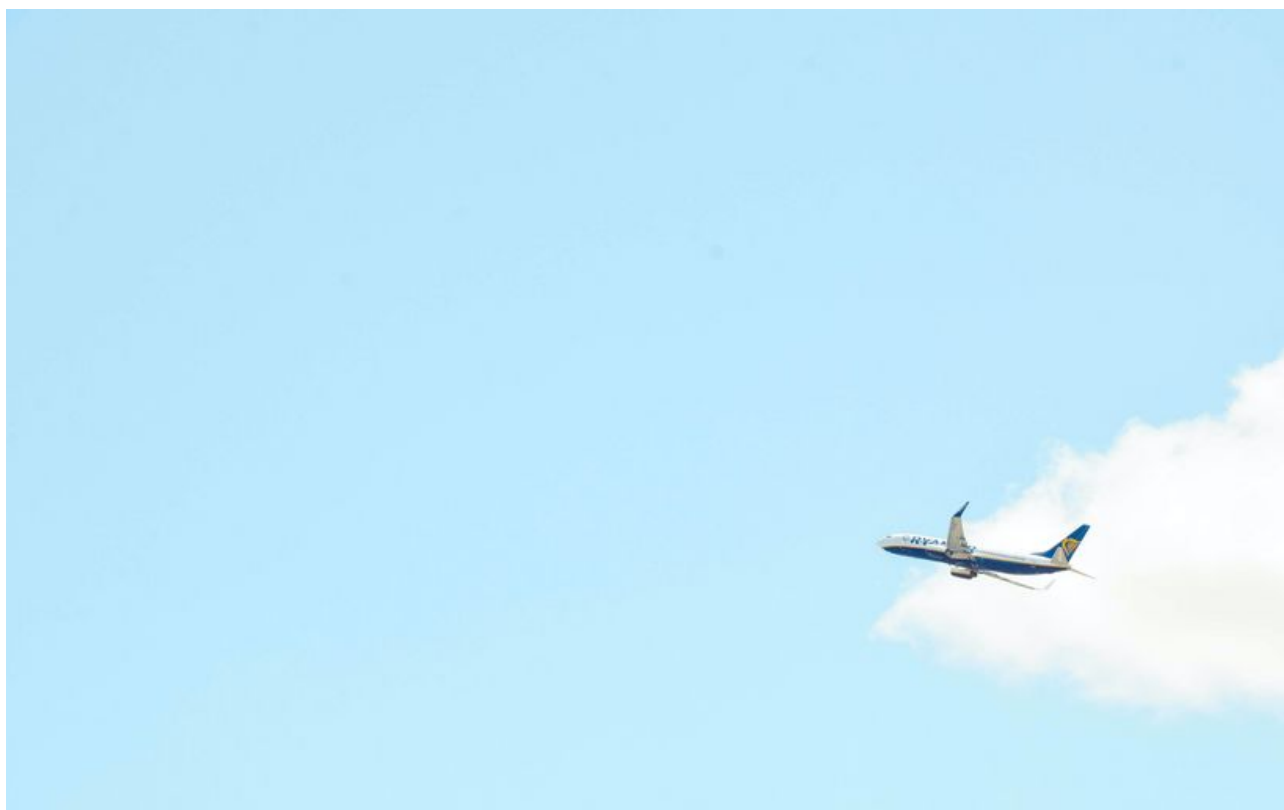


Bild: Kaotaru / Unsplash

Nach ihrer zweiten Beratung zum CO2-Gesetz sei eine wichtige Etappe erreicht, schreibt die Kommission in einer Mitteilung, welche die Parlamentsdienste am Dienstag publizierten. Sie sei überzeugt, dass die Vorlage auf gutem Weg sei und die noch verbleibenden Differenzen zügig ausgeräumt werden könnten. Der Ständerat behandelt die Vorlage in der Herbstsession.

Inlandziel von 75 Prozent

Tatsächlich hat die Urek des Ständerats einen grossen Teil der Differenzen in der Vorlage ausgeräumt, viele Entscheide fielen aber äusserst knapp. Mit 7 zu 6 Stimmen unterstützt sie beispielsweise die Zielvorgabe des Nationalrats, wonach mindestens 75 Prozent der Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 im Inland erfolgen sollen.

Die Kommission hält in der Mitteilung fest, dass ein höherer Inlandanteil kohärent mit der Ausgestaltung des Gesetzes sei. Von Inlandmassnahmen würden Schweizer Unternehmen profitieren. Die Minderheit dagegen will den minimalen Inlandanteil bei 60 Prozent belassen, um mehr Flexibilität zu haben.

Nur schwerere Privatjets abgabepflichtig

Einverstanden ist die Ständeratskommission ebenso damit, dass auch Passagiere von Privat- und Geschäftsflügen eine Flugticketabgabe leisten müssen. Sie unterstützt weitgehend die Fassung des Nationalrats.

Mit Stichentscheid des Präsidenten will sie aber den Geltungsbereich einschränken: Abgabepflichtig sollen Flugzeuge ab einer Startmasse von 8618 Kilogramm sein – und nicht bereits ab 5700 Kilogramm, wie es die Minderheit vorschlägt. Aus Sicht der Kommission erhöht dieser Entscheid die Vollzugstauglichkeit der Abgabe und kommt den schweizerischen Flugzeugherstellern entgegen.

Einig sind sich die Räte bei der Abgabe für Linien- und Charterflüge. Auf Flugtickets soll eine Abgabe von mindestens 30 und höchstens 120 Franken erhoben werden, je nach Klasse und Reisedistanz. Belohnt werden jene, die wenig oder gar nicht fliegen.

Differenzen beim Klimafonds

Differenzen gibt es bei der Frage, wie die Mittel aus dem neuen Klimafonds verwendet werden sollen. Nach dem Willen der grossen Kammer sollen die Sanktionen der Autoimporteure, die bei Nichteinhalten der Fahrzeugvorschriften fällig werden, zur einen Hälfte an den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) und zur anderen Hälfte an Anpassungsmassnahmen fliessen.

Die Ständeratskommission entschied nun aber mit 7 zu 6 Stimmen, dass die Sanktionen der Fahrzeugimporteure vollständig dafür eingesetzt werden sollen, Klimaschäden zu vermeiden oder zu vermindern. Anders als der Nationalrat will die Ständeratskommission auch nicht ausdrücklich festhalten, dass die Fondsmittel auch für die Entwicklung von erneuerbarem Flugtreibstoff eingesetzt werden können.

Aus für Ölheizungen

Nur noch wenig zu klären gibt es bezüglich Emissionsvorschriften für Fahrzeuge. Bereits seit der Sommersession steht fest, dass die Importeure von den Kompensationskosten maximal 10 bis 12 Rappen auf den Liter Treibstoff überwälzen dürfen.

Ebenfalls eine Lösung dürfte es bei den Ölheizungen geben. Die Ständeratskommission hat die Beschlüsse des Nationalrats weitestgehend bestätigt. So soll für Altbauten ab 2026 ein CO₂-Grenzwert gelten, wenn die Heizung ersetzt werden muss. (sda)

Publiziert am Dienstag, 18. August 2020