



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 24. September 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, sich zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024 vernehmen zu lassen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und lassen uns wie folgt vernehmen.

1 Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711)

1.1 Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Die Förderung beim Umstieg auf elektrischen Antrieb soll bis Ende 2030 befristet werden. Das war schon beim Gesetzeserlass entsprechend vorgesehen. Dieser starre Ansatz greift unseres Erachtens in der Praxis zu kurz. Es ist zu berücksichtigen, dass die örtlichen Gegebenheiten sehr unterschiedlich sind. So wird die PostAuto AG in Nidwalden für die Umstellung auf elektrischen Antrieb ein neues Depot errichten müssen. Dies bedarf eines erheblichen zeitlichen Vorlaufs. Es sollte vermieden werden, dass jene Unternehmen, welche nicht über ideale Voraussetzungen für die Umstellung verfügen, von der Förderung aus praktischen resp. baulichen Gründen ausgeschlossen werden.

Antrag:

Die Förderung soll in begründeten Fällen über das Jahr 2030 hinaus möglich sein.

1.2 Rückerstattung der Mineralölsteuer

Die Verlängerung der Rückerstattung der Mineralölsteuer begrüsst der Regierungsrat Nidwalden. Allerdings ergeben sich aus der Unterscheidung des Ortsverkehrs ab 1. Januar 2026 Überschneidungen zu dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegten Bestellverfahren. Die neue Bestellperiode läuft über die Fahrplanjahre 2025 und 2026. Die Ausscheidung des Ortsverkehrs war bislang eine vom BAV vorgenommene finanzielle Angelegenheit. In der Praxis werden diese Angebote integriert mit dem abgeltungsberechtigten Regionalen Personenverkehr (RPV) geplant und erbracht. Entsprechend erfolgen auch die Finanzierungsbeschlüsse im Takt von zwei Jahren. Nachträgliche finanzielle Belastungen der zuständigen

Kantone und Gemeinden sind aufgrund der Kurzfristigkeit ungünstig. Die Finanzierungsbeschlüsse für 2026 sind weitgehend erfolgt, da sie gemeinsam mit jenen für das Budgetjahr 2025 geplant werden mussten.

Antrag:

Die Rückerstattung der Mineralölsteuer für den Ortsverkehr soll frühestens auf den 31. Dezember 2026 (neue Bestellperiode 2027/28) aufgehoben werden.

Es ist generell anzumerken, dass die Transportunternehmen für die Umstellung auf erneuerbare Energien sorgen müssen. Die Kantone können dabei Hilfestellung bieten, aber die Verantwortung liegt nicht bei ihnen.

Antrag:

Sind Transportunternehmen aus technischen Gründen nicht in der Lage, die Umstellung innert den avisierten Fristen zu bewerkstelligen, kann die Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Antrag der Besteller (Kantone und Bund) in Einzelfällen verlängert werden.

1.3 Art. 2a

Einer Abschwächung der bisherigen Regelung im CO₂-Gesetz stehen wir kritisch gegenüber. Es ist fraglich, ob mit dem Inlandanteil von zwei Dritteln das globale Netto-Null-Ziel gemäss dem Pariser Klimaübereinkommen und dem Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) erreicht werden kann. Damit eine Verzögerung verhindert werden kann, ist der Inlandanteil auf 75 Prozent zu erhöhen.

Antrag:

Art. 2a anpassen:

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz erfolgt mindestens zu 75 Prozent zwei Dritteln mit Massnahmen in der Schweiz.

1.4 Art. 3 Bst. a

Art. 3 Bst. a enthält ein verbindliches Zwischenziel im Sektor Gebäude für das Jahr 2030 von höchstens 50 Prozent der Emissionen des Jahres 1990. Dieses Ziel wird als realistisch und machbar eingeschätzt und wird unterstützt.

1.5 Art. 3 Bst. b

Soll der Inlandanteil der reduzierten Emissionen auf 75% erhöht werden, müssen auch die Richtewerte zur Absenkung der einzelnen Sektoren angepasst werden. In Anbetracht dessen und der zunehmenden Verkehrsüberlastung ist eine ambitioniertere Reduktion im Sektor Verkehr anzustreben. Mit der vorgesehenen Streichung von Artikel 3 Absatz 2 entfällt die Möglichkeit, dass das UVEK dem Bundesrat beim Verfehlen von Zwischenzielen weitere Massnahmen vorschlagen kann. Diese Streichung ist nachvollziehbar, da bis 2030 keine weiteren Zwischenziele mehr vorliegen. Dennoch sollte überprüft werden, ob sich die einzelnen Sektoren auf dem vorgesehenen Absenkpfad befinden, und gegebenenfalls sollen weitere Massnahmen vorgesehen werden können. So kann sichergestellt werden, dass die Ziele bis 2030 erreicht werden.

Antrag:

Art. 3 Abs. 1 Bst. b anpassen und neuen Abs. 2 einführen:

¹ In den folgenden Sektoren dürfen die Emissionen im Jahr 2030 höchstens den folgenden Anteil der Emissionen des Jahres 1990 ausmachen:

(...)

b. im Sektor Verkehr: höchstens 65 75 Prozent;

(...).

² Ist absehbar, dass die sektoriellen Richtwerte nicht erreicht werden, beantragt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Bundesrat weitere Massnahmen, die ausreichen, um die Richtwerte zu erreichen.

1.6 Art. 16a

Art. 16a definiert Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen, die in Zukunft von den Baubewilligungsbehörden bei Neubauten oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) eingetragen werden müssen. Im Unterschied zur Leistung ist der Heizwärmebedarf eine variable Grösse, die nicht allein vom eingesetzten Gerät abhängt. Beispielsweise ist der Heizwärmebedarf abhängig vom Benutzerverhalten und jährlich unterschiedlich aufgrund von Klimaunterschieden. Eine variable Grösse soll nicht im GWR festgehalten werden. Soll der Heizwärmebedarf erfasst werden, muss dies in einer jährlich aktualisierten Datenbank aufgrund des effektiven Energieverbrauchs erfolgen.

Antrag:

Art. 16a Bst. c Heizwärmebedarf (Qh) ist zu streichen.

1.7 Art. 112 Abs. 2

Art. 112 Abs. 2 hält fest, dass auch die indirekte Nutzung der Geothermie förderberechtigt ist, falls sich eine direkte Nutzung als unmöglich herausstellt. Dies ist wichtig, weil es die Investitionssicherheit und somit die Wirtschaftlichkeit von Geothermie-Projekten erhöht. Die Anpassung wird unterstützt.

1.8 Art. 129d Abs. 1

Nach Art. 129d Abs. 1 Bst e beschränkt sich die Förderung auf Schiffe mit elektrischem oder wasserstoffbasiertem Antrieb. Hier empfehlen wir eine möglichst technologie-offene Formulierung. Vom Ausstoss her bedeutend sind bspw. auf dem Vierwaldstättersee historische Schiffe. Die Umrüstung der entsprechenden Anlagen ist technisch nicht umsetzbar, da die Fahrzeuge denkmalgeschützt sind.

Antrag:

Auf Gesuch hin sollten darum auch synthetische CO₂-neutrale Treibstoffe von finanziellen Hilfen profitieren können. Ähnliche Bestrebungen sind im Bereich der Luftfahrt im Gang (siehe [Pilatus und Synhelion starten Partnerschaft für Treibstoffe, gewonnen aus Sonnenenergie | Pilatus Flugzeugwerke AG \(pilatus-aircraft.com\)](#)). Die Dynamik in diesem Bereich sollte in der Verordnung ihren Niederschlag finden.

2 Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV, neu)

Zur IBTV hat der Regierungsrat Nidwalden keine Bemerkungen.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Res Schmid
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- vnl-klima@bafu.admin.ch