



**Touring Club Schweiz**  
Chemin de Blandonnet 4  
Postfach 820  
1214 Vernier GE  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

**Peter Goetschi**  
Zentralpräsident  
Tel.: +41 58 827 27 11  
[peter.goetschi@tcs.ch](mailto:peter.goetschi@tcs.ch)

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Elektronischer Versand: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

Vernier/Genf, 4. April 2022

## **Vernehmlassungsverfahren**

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen rund 1.5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes Stellung zu nehmen.

Mit der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes sollen die klimapolitischen Ziele und Massnahmen für den Zeitraum 2025-2030 definiert werden. Im Vergleich zur vorherigen, im Juni 2021 von der Bevölkerung abgelehnten Gesetzesrevision, ist der vorliegende Text deutlich verschlankt. So ist beispielsweise der umstrittene Klimafonds nicht mehr Teil der Vorlage. Insgesamt will die vorgeschlagene Gesetzesrevision bestehende Massnahmen fortsetzen und die Kosten für die Bevölkerung einschränken.

Grundsätzlich begrüsst der TCS den Willen des Bundesrates, die Ziele und Massnahmen zur Klimapolitik für die nächste Etappe gesetzlich festzulegen. Auch der Verkehr hat an die Erreichung der Ziele des Pariser Übereinkommens beizutragen. Der TCS betont, dass diese Zielerreichung durch Anreize und Förderung, nicht über Verbote und neue Abgaben erfolgen muss. Es braucht konstruktive Massnahmen, um Strassennutzerinnen und -nutzer auf ihrem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität zu begleiten. Insbesondere befürwortet der TCS die Absicht, die Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge verstärkt zu fördern. Dringlichen Klärungsbedarf sieht der TCS hingegen betreffend der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und der Förderung erneuerbarer Treibstoffe.

Nachstehend finden Sie unsere Anmerkungen und Vorschläge zu den einzelnen Themenschwerpunkten.

### **Reduktionsziele (Artikel 3)**

Der Gesetzesentwurf (Art. 3 Abs. 1<sup>bis</sup>) hält fest, dass der Bundesrat für einzelne Sektoren, wie beispielsweise den Verkehr, Ziele und Zwischenziele festlegen kann. Dabei sind die Vorleistungen und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotenzial zu berücksichtigen.

Der TCS unterstützt den Vorschlag des Bundesrates, Sektorziele gemäss den genannten Kriterien zu definieren. Er möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass der Bundesrat diese Ziele in Einvernehmen mit den betroffenen Wirtschaftszweigen festzulegen hat, wie es im geltenden Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen festgehalten ist (641.71, Art. 3 Abs. 4).

### **Absenkung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Fahrzeuge (Artikel 10, Artikel 13)**

Die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für neu zugelassene Fahrzeuge sollen gemäss Vorschlag des Bundesrats weiter gesenkt werden (Art. 10). Die Absenkung erfolgt prozentual zum EU-Ausgangswert (2025-2029 auf 85 Prozent, ab 2030 auf 62.5 Prozent des Ausgangswerts für Personenkraftwagen). Überschreiten die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte die Zielvorgaben, zahlen Fahrzeugimporteure wie bisher Sanktionsbeträge (Art. 13).

Der TCS unterstützt ein Vorgehen, welches wie bis anhin auf die Zielwerte der EU abgestützt wird. Im Rahmen des in die Vernehmlassung geschickten Gesetzesentwurfs gilt es zu beachten, dass diese Zielwerte der EU in der Zukunft nicht mehr durch einen absoluten Wert, sondern durch eine prozentuale Reduktion in Bezug auf einen heute noch nicht bekannten „EU-Ausgangswert“, definiert werden. Es wird daher bei der Umsetzung wichtig sein, sicherzustellen, dass mit der Übernahme des „EU-Ausgangswerts“ nicht eine Ungleichbehandlung aufgrund der zwei betroffenen Märkte (EU und Schweiz) entsteht.

### **Finanzielle Förderung der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge (Artikel 37)**

Neu sollen die Erlöse aus den Sanktionen der Fahrzeugimporteure befristet der Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge zugutekommen, namentlich in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben und bei öffentlichen Parkplätzen (Art. 37). Im erläuternden Bericht schätzt der Bundesrat die Förderbeiträge aus dieser Massnahme auf ca. CHF 210 Mio. für den Zeitraum 2024-2032.

Die Elektrifizierung der Mobilität ist ein wichtiger Faktor zur Zielerreichung bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion. Damit diese weiter voranschreitet, ist eine entsprechende Infrastruktur unerlässlich. Der TCS begrüsst deshalb eine diesbezügliche Fördermassnahme.

Fragen ergeben sich für den TCS aber zum Umfang der Förderbeiträge. Worauf der geschätzte Betrag von ca. CHF 210 Mio. für den Zeitraum 2024-2032 basiert, wird im erläuternden Bericht leider nicht weiter ausgeführt. Klar ist: Je schneller die Elektrifizierung der Fahrzeuge voranschreitet, desto höher ist der Bedarf an Ladeinfrastrukturen. Mit der Elektrifizierung der Neuwagenflotte reduzieren sich aber gleichzeitig auch die Sanktionen der Fahrzeugimporteure, welche für die Förderung der Ladeinfrastruktur eingesetzt werden.

Für eine bedarfsorientierte Förderung und mit Hinblick auf die Planungssicherheit fordert der TCS deshalb, einen jährlichen Mindestbeitrag von 30 Millionen Schweizerfranken gesetzlich zu garantieren. Liegen die Sanktionen unter diesem Mindestbeitrag, ist die Differenz mit Mitteln aus

dem allgemeinen Bundeshaushalt auszugleichen, vergleichbar mit der vorgesehenen Massnahme zugunsten von fossilfreien Bussen und Schiffen des öffentlichen Verkehrs.

### **Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure und Förderung erneuerbarer Treibstoffe (Artikel 26 und Artikel 13b)**

Gemäss Gesetzesentwurf (Art. 26) kann der Bundesrat die Kompensationspflicht für Treibstoff-Importeure neu auf bis zu 90 Prozent anheben (aktuell maximal 40 Prozent). Den Anteil der im Inland durchzuführenden Massnahmen bestimmt der Bundesrat. Der maximale Zuschlag an den Tanksäulen bleibt, wie im geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetz, bei 5 Rappen pro Liter Treibstoff.

Neu sollen erneuerbare Treibstoffe nicht mehr innerhalb der Kompensationspflicht, sondern mit einer separaten Massnahme gefördert werden. Die neue Massnahme gemäss Artikel 13b verpflichtet Treibstoffimporteure, 5 bis 10 Prozent ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen direkt durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Treibstoffe zu kompensieren. Diese Regelung soll die befristete Erleichterung bei der Mineralölsteuer für erneuerbare Treibstoffe ablösen.

Mit grosser Überraschung stellt der TCS fest, dass die Förderung erneuerbarer Treibstoffe (Art. 13b) damit nicht im Rahmen des maximalen Preisaufschlags von 5 Rappen zu finanzieren ist. Die entsprechenden Kosten sind weder mit einem maximalen Preisaufschlag plafoniert, noch werden sie im erläuternden Bericht beziffert. Die Branche geht bei einer Beimischpflicht von 10 Prozent von Mehrkosten zwischen 10 bis 12 Rappen pro Liter für Konsumentinnen und Konsumenten aus – zusätzlich zum erwähnten maximalen Kompensationsaufschlag von 5 Rappen. Ein solches Vorgehen scheint weder transparent noch zielführend.

Darüber hinaus gilt es festzuhalten, dass der Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen vor allem im Schwer- und Flugverkehr eine potenzielle Alternative darstellt. Im motorisierten Individualverkehr ist die Elektrifizierung der Fahrzeuge aufgrund der Energieeffizienz zu bevorzugen. Hinzu kommt die Herausforderung, ob erneuerbare Treibstoffe überhaupt im erforderlichen Mass verfügbar sein werden: In der Schweiz werden sie zu fast 100 Prozent importiert, die Nachfrage wächst weltweit stark an.

Aufgrund der genannten Ausführungen befürwortet der TCS eine Weiterführung der bestehenden Massnahme zur Förderung erneuerbarer Treibstoffe, ohne diese weiter auszubauen. Sollte die aktuelle Erleichterung bei der Mineralölsteuer für erneuerbare Treibstoffe beibehalten werden, ist jedoch zwingend auf die Kompensation der Steuerausfälle via konventionelle Treibstoffe zu verzichten. Eine Abwälzung der Steuerbefreiung auf immer geringere Mengen an fossilen Treibstoffen ist weder zielführend noch auf die Länge tragbar.

Weiter fordert der TCS den Bundesrat auf, die Finanzierbarkeit der Kompensationsmassnahmen via Treibstoffimporteure, inklusive der Kosten zur Förderung erneuerbarer Treibstoffe, klar und transparent auszuweisen. Mit Hinblick auf das Abstimmungsresultat der letzten Gesetzesvorlage ist am maximalen Preisaufschlag von 5 Rappen pro Liter für Konsumentinnen und Konsumenten festzuhalten. Diesbezüglich ist der Pflichtanteil der Kompensationsmassnahmen im Inland möglichst tief zu halten, kosten doch Kompensationsmassnahmen in der Schweiz in der Regel ein Vielfaches der Massnahmen im Ausland.

## Weitere Anreize: Anrechenbarkeit der CO<sub>2</sub>-Reduktionen (neuer Artikel)

Der TCS schlägt vor, die Möglichkeit der Anrechenbarkeit der CO<sub>2</sub>-Reduktion zu schaffen, die bei Fahrzeugen durch den Einsatz von biogenen und erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erfolgt. Damit könnten weitere Anreize sowohl für Fahrzeug- als auch Treibstoffimporteure geschaffen werden, CO<sub>2</sub>-arme Antriebstechnologien auf den Markt zu bringen. In diesem Zusammenhang ist der unbestrittene Artikel 18 aus dem von der Bevölkerung abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz in sinnvoller Form wiederaufzunehmen:

### Art. 18 CO<sub>2</sub>-vermindernde Faktoren bei Neuwagenflotten durch den Einsatz von synthetischen Treibstoffen

<sup>1</sup> Importeure und Hersteller von Fahrzeugen können beantragen, dass die CO<sub>2</sub>-Verminderung, die durch die Verwendung von Treibstoffen erzielt wird, die mittels Elektrizität aus erneuerbaren Energien hergestellt werden (synthetische Treibstoffe), bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Sie müssen hierfür Nachweise vorlegen, aus denen hervorgeht, welche Menge solcher Treibstoffe ihnen welcher Inverkehrbringer vertraglich zurechnet.

<sup>2</sup> Die CO<sub>2</sub>-Verminderung nach Absatz 1 bestimmt sich nach:

- a. der Summe der für das betreffende Jahr vertraglich zugerechneten Mengen synthetischer Treibstoffe;
- b. der Anzahl Fahrzeuge in der Neuwagenflotte, für die synthetische Treibstoffe verwendet werden können; und
- c. dem Umfang der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Fahrzeuge nach Buchstabe b während ihrer durchschnittlichen Lebensdauer erwartungsgemäss verursachen.

<sup>3</sup> Die synthetischen Treibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 MinöStG6 erfüllen.

\*\*\*

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass der TCS die Stossrichtung der vorliegenden Gesetzesrevision begrüsst, in gewissen Punkten aber Handlungsbedarf sieht. Insbesondere bei den Massnahmen betreffend erneuerbarer Treibstoffe wird eine Diskussion auf transparenten Grundlagen für die Akzeptanz der Vorlage unerlässlich sein.

Das vorliegende CO<sub>2</sub>-Gesetz deckt den Zeitraum von 2025 bis 2030 ab. Gleichzeitig laufen die parlamentarischen Arbeiten zur Gletscher-Initiative, inklusive direktem und indirektem Gegenvorschlag, welche den Zeitraum bis 2050 absteckt. Der TCS verfolgt weiterhin aufmerksam die Entwicklungen in der Klimapolitik und ihre Auswirkungen auf die einzelnen Gesetzesvorlagen. Wo erforderlich behält er sich vor, seine Positionierung entsprechend anzupassen sowie politisch und medial zu agieren.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Touring Club Schweiz**

  
Peter Gletschi  
*Zentralpräsident*