

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

per E-Mail: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

Bern, 4. April 2022

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

### ***Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)***

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

### **Einleitende Bemerkungen**

Nachdem die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes im Juni 2021 abgelehnt wurde, hat der Bundesrat beschlossen, eine weitere Revision dieses Gesetzes für den Zeitraum 2025-2030 in die Vernehmlassung zu schicken. Der vorgeschlagene Text zielt insgesamt darauf ab, die derzeit geltenden Massnahmen fortzuführen und die Kosten für die Bevölkerung einzuschränken.

Grundsätzlich begrüsst strasseschweiz den Willen des Bundesrates. Auch wir befürworten die Weiterführung der bisherigen Massnahmen und wollen unseren Beitrag im Kampf gegen die Klimaerwärmung leisten, wobei es absolut notwendig ist, auf wirksame Massnahmen zu setzen - sowohl für die Umwelt als auch für die Wirtschaft - sowie die technologische Neutralität des Staates zu gewährleisten. Ausserdem muss der neue Kontext der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Krise berücksichtigt werden, in den dieses Gesetz eingebettet sein wird, sowie der Ausblick auf die Jahre 2025-2030. Mit anderen Worten: Die neue Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes darf auf keinen Fall die Arbeitsplätze gefährden, die der Bundesrat mit Dutzenden von Milliarden Franken schützen will. Vielmehr sollte das neue Gesetz idealerweise sogar dazu beitragen, unsere Wirtschaft anzukurbeln, indem es auf positive Anreize statt auf hohe Steuern setzt.

Im Bereich des privaten Strassenverkehrs stellen wir zu unserem grössten Erstaunen fest, dass die Vernehmlassungsvorlage möglicherweise höhere Zusatzkosten verursacht als die

vom Volk abgelehnte Revision - insbesondere bei den Treibstoffen. In diesem Zusammenhang betont strasseschweiz die Notwendigkeit, diese Massnahmen zu überprüfen, um dem Parlament einen Gesetzesentwurf vorzulegen, der weniger kostspielig ist als der vorherige; es geht dabei um die Respektierung des demokratischen Willens.

Nachstehend finden Sie unsere Anmerkungen und Vorschläge zu den Artikeln, die den Bereich des Strassenverkehrs betreffen.

## **Detaillierte Bemerkungen**

### Zweck (Art.1)

Der Bundesrat präzisiert in Absatz 2, dass die Ziele durch die Verringerung der Treibhausgasemissionen oder durch die entsprechende Ausrichtung der Finanzmittelflüsse erreicht werden müssen. Darüber hinaus hat er Grundsätze für die Klimapolitik verabschiedet, zu denen unter anderem die Technologieneutralität gehört. Es ist jedoch von entscheidender Bedeutung, dass Massnahmen nicht mit Zielen verwechselt werden. Biotreibstoffe und Elektromobilität sind beispielsweise Massnahmen, um den Strassenverkehr zu defossilisieren; sie sind aber nicht die einzigen Möglichkeiten! Es gibt beispielsweise Wasserstoff, synthetische Treibstoffe oder vielleicht auch andere Energieformen. Um zu verhindern, dass die Massnahmen zum Selbstzweck werden und der Staat die Innovation bremst, indem er die Wahl der Technologien vorschreibt, schlägt strasseschweiz deshalb vor, dass das Prinzip der Technologieneutralität konkretisiert wird, indem es explizit im Gesetz verankert wird:

*«<sup>3</sup> Massnahmen, die sich aus diesem Gesetz ergeben, sind technologieneutral.»*

### CO<sub>2</sub>-Emissionen der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge (Art. 10)

Für den Zeitraum 2025-29 sieht der Gesetzesentwurf eine Veränderung der Zielwerte, welche für neu zugelassene Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper gelten, um minus 15 Prozent vor. Ab 2030 möchte der Bundesrat die Zielwerte für Personenwagen um minus 37,5 Prozent und für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper um minus 31 Prozent ändern. Die vorgeschlagenen prozentualen Reduktionen entsprechen den Vorgaben der EU und werden im Verhältnis zum EU-Basiswert ausgedrückt. Während die Übernahme der EU-Reduktionsprozentsätze für die Schweiz Sinn macht, ist es hingegen nicht sinnvoll, den europäischen Basiswert in die Berechnung einzubeziehen, da sich der Fahrzeugbestand in der EU wesentlich vom Schweizer Fahrzeugbestand unterscheidet. Würde die Schweiz bei der Festlegung der spezifischen Zielwerte den EU-Basiswert zugrunde legen, wären diese dann willkürlich, da bestimmte Fahrzeugmarken ungerechtfertigt benachteiligt oder begünstigt werden könnten - je nach den Merkmalen der EU-Flotte der Marke. Schliesslich muss die Schweiz, wenn sie die europäischen Ziele übernimmt, auch dementsprechend die Einführung von Fördermassnahmen vorsehen, die den derzeit in den europäischen Ländern geltenden gleichwertig sind.

strasseschweiz befürwortet die Übernahme der EU-Prozentsätze für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen; die importspezifischen Zielwerte müssen jedoch zwingend mit einem schweizerischen Basiswert berechnet werden. Wir schlagen vor, Art. 10 Abs. 2bis wie folgt anzupassen:

«<sup>2bis</sup> Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen dürfen folgende Prozentsätze des in der Schweiz in der Europäischen Union für 2021 massgebenden Basiswerts nicht überschreiten: [...]»

#### Zwischenziele und Erleichterungen (Art. 10a, Abs. 2)

Der Bundesrat möchte, dass die Erleichterungen, die beim Übergang zu neuen Zielwerten gewährt werden, fakultativ sind und spätestens zum gleichen Zeitpunkt wie in der EU auslaufen. Um einen kostspieligen Swiss Finish zu vermeiden, ist es wichtig, die Spielregeln so nah wie möglich an der EU festzulegen. strasseschweiz schlägt vor, diesen Absatz wie folgt umzuformulieren:

«<sup>2</sup> Er ~~kann erlässt~~ beim Übergang zu neuen Zielwerten Bestimmungen erlassen, die das Erreichen der Zielvorgaben während einer begrenzten Zeit erleichtern. Die Erleichterungen für Personenwagen gelten nicht länger als so lange wie die entsprechenden Erleichterungen in der Europäischen Union.»

#### Einbezug von Leichtfahrzeugen (L7e) in CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften

Bei der Erreichung der CO<sub>2</sub>-Absenkungsziele der Schweiz könnten kleinere und leichtere Elektrofahrzeuge aus der Kategorie L7e von grossem Nutzen sein. Diese haben neben tieferen Verbrauchswerten auch weitere Vorteile, wie etwa geringeren Bedarf an Verkehrs- und Parkflächen sowie Produktionsenergie und Rohstoffe. Mit dem Einbezug von L7e-Fahrzeugen in die CO<sub>2</sub>-Berechnung von Neuwagenflotten für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge könnten für Automobilimporteure Anreize gesetzt werden, das Produktangebot nach unten zu erweitern.

#### Förderung der freiwilligen Einführung von CO<sub>2</sub>-neutralen Treibstoffen (neuer Artikel).

strasseschweiz schlägt die Wiedereinführung des alten Artikels 18 aus der Vorlage zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, die 2021 von der Mehrheit der Bevölkerung abgelehnt wurde, vor. Dieser Artikel war nie umstritten und ermöglichte es, Anreize für die Markteinführung neuer CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebstechnologien zu schaffen. Denn bei der Einführung neuer Antriebstechnologien sind Fahrzeuge und Treibstoffe eng miteinander verbunden: Einerseits muss eine ausreichende Nachfrage nach Treibstoff und andererseits ein ausreichendes Angebot zur Betankung der Fahrzeuge gewährleistet werden. Um den technologischen Fortschritt zu fördern, ist es wichtig, die unternommenen Anstrengungen zu berücksichtigen, indem Unternehmen, die sich freiwillig für solche Projekte engagieren, belohnt werden. Wir schlagen vor, den im alten Gesetzentwurf vorgesehenen Umwandlungsmechanismus wieder einzuführen (Art. 18 des im Juni 2021 von der Bevölkerung abgelehnten Gesetzes). Darüber hinaus halten wir es für notwendig, den Umrechnungsmechanismus in beide Richtungen vorzusehen, d. h. zwischen den Zielwerten für Fahrzeuge (in Gramm CO<sub>2</sub> pro km) und der Verpflichtung zur Kompensation der Emissionen aus Treibstoffen (in Tonnen CO<sub>2</sub>).

«Art. 12a (neu) 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 müs-

*sen 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 MinöStG erfüllen.»*

### Verpflichtung zur Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen (Art. 13b)

Der Bundesrat plant die Einführung einer Verpflichtung zur Beimischung von 5 bis 10 Prozent erneuerbarer Treibstoffe für den Landverkehr. Derzeit liegt der Anteil an Biotreibstoffen zwischen 3 Prozent für Benzin und 5,1 Prozent für Diesel und ist das Ergebnis einer freiwilligen Massnahme im Rahmen der Kompensationspflicht. Das derzeitige System hat sich bewährt; die Menge der auf den Markt gebrachten Biotreibstoffe hat sich seit 2013 um das 20-fache erhöht. Ein Paradigmenwechsel wäre vor diesem Hintergrund nicht angebracht, zumal die Verpflichtung, immer die gleiche Menge Biotreibstoff zu mischen, technische Schwierigkeiten mit sich bringen würde - insbesondere bei der Pflichtlagerhaltung und den unterschiedlichen Sommer- und Winterqualitäten.

Die derzeitigen Biotreibstoffe sind eine der teuersten Massnahmen zur Kompensation von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Allein ein Biotreibstoffanteil von 10 Prozent würde Kosten von 10 bis 12 Rappen pro Liter verursachen, was demselben Betrag entspricht, der in dem im Juni 2021 abgelehnten Gesetz vorgesehen war. Bei der Behandlung dieses Gesetzes hatte das Parlament übrigens bereits beschlossen, eine ähnliche Verpflichtung, die im alten Gesetzentwurf vorgesehen war, zu streichen.

Darüber hinaus schliesst der Begriff erneuerbar de facto viele CO<sub>2</sub>-neutrale Treibstoffe aus, die mit nicht erneuerbarer Elektrizität hergestellt werden - diese idealistische Formulierung würde Innovationen behindern, anstatt sie zu unterstützen - insbesondere Wasserstoff und synthetische Treibstoffe würden unverständlicherweise ausgeschlossen.

strasseschweiz lehnt daher die Ersetzung der Steuererleichterungen durch eine Beimischungspflicht ab; diese entspricht nicht dem Volkswillen und dem klaren Entscheid des Parlaments bei der Behandlung des alten Gesetzes. Um die Verbreitung von umweltfreundlichen Treibstoffen zu fördern, schlagen wir Unterstützungsmassnahmen für die Produktion und/oder den Import von Treibstoffen mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoss vor - die gleichermassen für alle CO<sub>2</sub>-neutralen Treibstoffe gelten. Insbesondere möchten wir, dass die bestehenden Steuererleichterungen weitergeführt werden, wie dies in der parlamentarischen Initiative 22.402 der UREK-N vorgeschlagen wird.

### Kompensation bei Treibstoffen (Art. 26)

Der Entwurf des Bundesrates sieht vor, den maximalen Kompensationssatz auf maximal 90 Prozent zu erhöhen, anstatt wie bisher auf maximal 40 Prozent. Er schlägt vor, die derzeit

geltende Obergrenze von 5 Rappen pro Liter beizubehalten - mit dem Unterschied, dass Biotreibstoffe bei der Berechnung dieser Obergrenze nicht mehr berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Biotreibstoffe im Jahr 2020 zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen um rund 4,5 Prozent und andere Kompensationsmassnahmen um 5,5 Prozent beigetragen haben - insgesamt wurde die gesetzlich festgelegte Kompensationsrate von 10 Prozent somit erreicht.

Der Bundesrat sieht auch die Verpflichtung vor, den Bund jährlich über die für die Kompensationspflicht aufgewendeten Kosten und über den Kompensationsaufschlag zu informieren. Leider ist es unmöglich, diese Forderung zu erfüllen, da der Aufschlag im Voraus festgelegt und erhoben werden muss, während die tatsächlichen Kosten erst am Ende des Zeitraums bekannt sein werden, da die Ausgleichsmassnahmen zeitlich gestaffelt sind. Die Branche plant daher, den maximalen Aufschlag zu erheben.

strasseschweiz unterstützt den Vorschlag des Bundesrates unter der Bedingung, dass die Verpflichtung zur Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen (Art. 13b) gestrichen wird. Darüber hinaus sollten alle Treibstoffe mit geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt werden, einschliesslich synthetischer Gase und Treibstoffe sowie Wasserstoff. Darüber hinaus schlagen wir vor, den neuen Absatz 3bis zu streichen.

#### Ersatzleistung (Art. 28)

Ab dem Jahr 2022 sieht der Vernehmlassungsentwurf für den Fall einer ungenügenden Kompensation zwei Möglichkeiten vor: entweder internationale Bescheinigungen oder Emissionsrechte. Es macht jedoch keinen Sinn, nationale Bescheinigungen auszuschliessen.

strasseschweiz schlägt vor, den Gesetzesentwurf zu ergänzen, indem auch die nationalen Bescheinigungen aufgenommen werden:

*«b. ab 2022: Emissionsrechte oder nationale oder internationale Bescheinigungen.»*

#### Anrechnung von Massnahmen, die im Rahmen der Kompensationspflicht finanziert wurden

Derzeit werden Massnahmen, die vom privaten Strassenverkehr im Rahmen der Kompensationspflicht für Emissionen aus Treibstoffen (Art. 26) finanziert und durchgeführt werden, bei der Berechnung der Sektorziele nicht berücksichtigt. Die Grafik auf Seite 10 des erläuterten Berichts zeigt, dass die Emissionen aus dem Strassenverkehr zwischen 1990 und 2019 um 1 Prozent gestiegen sind. Berücksichtigt man jedoch die Massnahmen, die im Rahmen der Kompensation der Treibstoffemissionen durchgeführt werden, sehen die Zahlen für den Sektor ganz anders aus: Nach unseren Schätzungen im Bereich des privaten Strassenverkehrs ergibt sich für das Jahr 2019 ein Ergebnis von etwa -3 bis -4 Prozent und für das Jahr 2020 von etwa -10 Prozent.

Vor diesem Hintergrund fordert strasseschweiz, dass die Bundesverwaltung künftig die gesetzlich vorgeschriebenen Massnahmen berücksichtigt und das Bild des Strassenverkehrs nicht mehr mit derartigen Berechnungsmethoden verschlechtert.

#### Förderung von Ladestationen (Art. 37)

Der Bundesrat schlägt vor, die Einnahmen aus den von den Fahrzeugimporteuren bezahlten Sanktionen für die Finanzierung von Beiträgen für Ladestationen in Mehrparteiengebäuden

und Betrieben sowie auf öffentlichen Parkplätzen zu verwenden. Leider ist die Finanzierung dieser Ladestationen nicht gesichert, da die Automobilbranche die Zielwerte in den kommenden Jahren voraussichtlich erreichen wird.

strasseschweiz unterstützt diesen Vorschlag grundsätzlich. Wie bei den öffentlichen Verkehrsmitteln fordern wir jedoch, dass im Gesetz ein Mindestbetrag festgelegt wird, um die Finanzierung von Ladestationen für die individuelle Mobilität sicherzustellen. Im Sinne der Gleichbehandlung und der Wirksamkeit des Gesetzes sollte der Bundesrat unserer Meinung nach mindestens 30 Millionen Franken für Beiträge zur Finanzierung der Ladeinfrastruktur bereitstellen. Dieser Betrag könnte aus der Spezialfinanzierung "Strassenverkehr" finanziert werden, ohne die Verwendung der Einnahmen aus den Sanktionen zu ändern, die weiterhin in den NAF fließen.

Darüber hinaus erscheint uns die Beschränkung der Beiträge auf Elektrizität zu restriktiv. Um eine schnelle Defossilisierung des Strassenverkehrs zu unterstützen, sollten die Beiträge auf andere alternative Antriebsarten ausgeweitet werden - insbesondere auf Wasserstoff, Gas und synthetische Treibstoffe. Schliesslich schlagen wir eine Verlängerung des Zeitraums bis 2035 vor, damit diese Massnahme eine echte Wirkung entfalten kann.

#### Subventionen für den öffentlichen Strassenverkehr (Art. 41a)

Der Bundesrat schlägt vor, den Kauf von elektrisch oder mit Wasserstoff betriebenen Bussen für den öffentlichen Verkehr bis 2035 mit jährlich 15 Mio. CHF zu subventionieren. An dieser Stelle muss die Steigerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den öffentlichen Strassenverkehr hervorgehoben werden: +35 Prozent seit 1990. Dieser Trend sollte durch die Abschaffung der Rückerstattung der Treibstoffsteuer gebremst werden.

strasseschweiz schlägt vor, auch den privaten Personenverkehr (Busse und Taxis) einzubeziehen und den jährlich zur Verfügung stehenden Betrag zu verdoppeln; es mache keinen Sinn, private Unternehmen zu diskriminieren, deren Investitionsfähigkeit durch die gegenwärtige Krise stark beeinträchtigt werde. Wir schlagen ausserdem die Einhaltung des Prinzips der Technologieneutralität vor, indem alle CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebsarten (insbesondere Gas und synthetische Treibstoffe) - zusätzlich zu Elektrizität und Wasserstoff - einbezogen werden.

#### Übertragung von Emissionsrechten und -bescheinigungen (Art. 48c)

Der Bundesrat sieht die Möglichkeit vor, Emissionsrechte, Emissionsminderungszertifikate und Bescheinigungen, die im Zeitraum 2022-24 nicht genutzt wurden, auf den Zeitraum 2025-30 zu übertragen. Um einen Anreiz zu schaffen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen so schnell wie möglich zu reduzieren, soll der Übertrag auch für internationale Bescheinigungen gelten.

*«<sup>3</sup> Nationale und internationale Bescheinigungen für in den Jahren 2022–2024 erzielte Emissionsvermindierungen, die nicht verwendet wurden, können unbeschränkt in den Zeitraum 2025–2030 übertragen werden.»*

## Änderung anderer Erlasse:

### Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Art. 4)

Der Bundesrat schlägt vor, elektrische und wasserstoffbetriebene Lastwagen von der LSWA zu befreien.

strasseschweiz unterstützt diesen Vorschlag. Wie in der Motion 19.4381 gefordert, welche 2021 im Parlament angenommen wurde und noch nicht umgesetzt ist, darf sich die Steuererleichterung jedoch nicht auf Strom beschränken; es müssen alle Antriebsarten einbezogen werden, die wenig CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen, und die Befreiung muss bis mindestens 2040 verlängert werden. Ein Zeitraum von fünf Jahren ist nicht ausreichend, um die Mehrkosten für schwere Fahrzeuge mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoss auszugleichen.

«<sup>1bis</sup> Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff CO<sub>2</sub>-armen Energieträgern als Energiequelle ausschliesslich ~~elektrisch~~ angetrieben werden, sind mindestens bis zum 31. Dezember 2030 2040 von der Abgabe befreit.»

### Bundesgesetz über den Umweltschutz (Art 7, 35d, 41, 60, 61a et 62)

Der Bundesrat möchte eine neue gesetzliche Definition für erneuerbare Treibstoffe schaffen und sieht einen starren Rahmen für ihre Markteinführung vor. Es besteht die Gefahr, dass sowohl die Definition als auch die Vorschriften die Innovation eher behindern als fördern.

strasseschweiz fordert mehr Flexibilität und schlägt vor, "erneuerbare" Treibstoffe durch "CO<sub>2</sub>-arme" Treibstoffe zu ersetzen, um alle möglichen Technologien zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen einzubeziehen.

\*\*\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**



Olivier Fantino  
Geschäftsführer