



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronische Eingabe: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 31. März 2022 / FP

Vernehmlassung «Revision des CO₂-Gesetzes»

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung «Revision des CO₂-Gesetzes» und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Als Mitglied von strasseschweiz unterstützt der ACS deren Stellungnahme zu den einzelnen Paragraphen der vorliegenden Gesetzesrevision. Die folgenden Punkte sind im Interesse unserer Mitglieder von besonderer Bedeutung, weshalb wir diese hier kurz hervorheben möchten:

Generelle Feststellungen:

Wir begrüssen den Willen des Bundesrates eine Reform vorzuschlagen, die an die bestehenden Instrumente anknüpft. Das neue CO₂-Gesetz sollte positive Anreize schaffen, Innovationen fördern und somit im Idealfall neue Arbeitsplätze hervorbringen (oder die bestehenden Arbeitsplätze zumindest nicht gefährden) und wirtschaftliches Wachstum fördern. Im Bereich des privaten Strassenverkehrs stellen wir aber fest, dass mit höheren Zusatzkosten zu rechnen ist als in der vom Volk abgelehnten Revision. Hier muss zwingend eine Anpassung vorgenommen werden. Wir sehen es als unsere Verpflichtung darauf zu achten, dass der Volkswille respektiert wird. Dies bedeutet vor allem, dass die Bevölkerung nicht mit zusätzlichen oder erhöhten Abgaben belastet wird.

Technologieoffenheit im Gesetz (Art. 1, Abs. 2):

Der Bundesrat präzisiert in Absatz 2, dass die Ziele durch die Verringerung der Treibhausgasemissionen oder durch die entsprechende Ausrichtung der Finanzmittelflüsse erreicht werden müssen. Die technologische Innovation kann jedoch nicht vom Staat gesteuert wer-



den. Deshalb muss aus Sicht des ACS die Technologieneutralität des Staates im Gesetz verankert werden: «³ Massnahmen, die sich aus diesem Gesetz ergeben, sind technologieneutral.»

CO₂-Emissionen der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge (Art. 10):

Der ACS befürwortet die Übernahme der EU-Prozentsätze für die Reduktion der CO₂-Emissionen; die importspezifischen Zielwerte müssen jedoch zwingend gestützt auf einem schweizerischen Basiswert berechnet werden. Wir schlagen deshalb vor, den entsprechenden Absatz wie folgt umzuformulieren: *"^{2bis} Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dürfen folgende Prozentsätze des in der Schweiz in der Europäischen Union für 2021 massgebenden Basiswerts nicht überschreiten:"*

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

In seiner Botschaft verspricht der Bundesrat eine Lösung, ohne zusätzliche Abgaben und ohne Erhöhung der bestehenden Abgaben, was der ACS sehr begrüsst. Bei näherer Betrachtung des vorliegenden Gesetzesentwurfs haben wir jedoch festgestellt, dass dieses Versprechen nicht ganz eingehalten wird. Bezüglich der Kompensation der Emissionen von Treibstoffen sieht der Entwurf zwar vor, das derzeit bestehende Kompensationssystem mit der Obergrenze von 5 Rappen pro Liter beizubehalten, was ganz in unserem Sinn ist. Gleichzeitig wird jedoch vorgeschlagen, die Verpflichtung zur Beimischung von 5 bis 10 Prozent erneuerbaren Treibstoffen wieder einzuführen. Da eine solche Verpflichtung aufgrund der zunehmend teurer werdenden Beschaffung dieser erneuerbaren Treibstoffe zu einer Erhöhung der Treibstoffpreise von 10 bis 12 Rappen pro Liter führen könnte, lehnen wir diese Verpflichtung für die Treibstoffimporteure ab. Aus Sicht des ACS könnte diese eine signifikante Erhöhung der Treibstoffpreise bedeuten, was das Stimmvolk im Juni 2021 abgelehnt hat.

Zudem schliesst der Begriff «erneuerbar» viele CO₂-neutrale Treibstoffe aus, die mit nicht erneuerbarer Elektrizität hergestellt werden, insbesondere Wasserstoff und synthetische Treibstoffe. Deshalb schlagen wir vor, den Artikel dahingehend zu korrigieren, dass anstelle der Beimischungspflicht an der jetzt geltenden Beimischung als freiwillige Massnahme festgehalten wird. Über eine zukünftige allfällige Beimischungspflicht kann unseres Erachtens erst diskutiert werden, wenn einerseits genügend CO₂-neutrale Treibstoffe vorhanden und diese im Preis deutlich gesunken sind.

Um die Verbreitung von umweltfreundlichen Treibstoffen zu fördern, schlagen wir zudem die Einführung von Unterstützungsmassnahmen für die Produktion und/oder den Import von Treibstoffen mit geringem CO₂-Ausstoss vor (Bio- und synthetische Treibstoffe sowie Wasserstoff).

Förderung von Ladestationen (Art. 37):

Gemäss dem vorliegenden Gesetzesentwurf sollen die Einnahmen aus den von den Fahrzeugimporteuren gezahlten Sanktionen für die Finanzierung von Beiträgen für Ladestationen in Mehrparteiengebäuden und Betrieben sowie auf öffentlichen Parkplätzen verwendet werden. 50% dieser Gelder fliessen bisher in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF. Dies bedeutet, dass die Gelder, die in die Förderung der Ladestationen fliessen sollen, für den Strassenunterhalt und -ausbau fehlen werden. Der ACS unterstützt grundsätzlich die Förderung von Ladestationen, fordert aber, dass die Finanzierung ohne Griff in den NAF sichergestellt wird. Allenfalls könnte die Förderung über die Spezialfinanzierung



Strassenverkehr abgewickelt werden. Es ist jedoch zwingend, dass auch Elektrofahrzeuge, die bisher keinen Beitrag an die Strassenfinanzierung leisten, ebenfalls finanziell zum Ausbau der Ladeinfrastruktur beitragen.

Um eine rasche Defossilisierung des Strassenverkehrs zu unterstützen, sollten die Förderung und damit auch die entsprechenden Beiträge auf andere alternative Antriebsarten ausgeweitet werden. Es muss sichergestellt werden, dass der Einsatz aller Antriebsformen zur Erreichung der Ziele ermöglicht wird und die einzelnen Antriebsformen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

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. Dadurch besteht die Gefahr, dass sowohl die Definition als auch die Vorschriften die Innovation eher hemmen als fördern. Der ACS fordert deshalb mehr Flexibilität und schlägt vor, «erneuerbare» Treibstoffe durch «CO₂-arme» Treibstoffe zu ersetzen, damit alle möglichen Technologien zur Senkung der CO₂-Emissionen miteinbezogen werden können.

Abschliessende Bemerkungen

Für den ACS ist es essenziell, dass die gesetzten Ziele quantifizier- und messbar sind. Bei der Anwendung der dazu geplanten Massnahmen muss grundsätzlich sowohl die nötige Flexibilität als auch ein genügend grosser Spielraum für Anpassungen gewährleistet sein, damit es nicht zu einer zusätzlichen Belastung der Haushalte kommt.

Der Idee, bis zum Jahr 2030 eine inländische Energieproduktion aus erneuerbaren Energien sicherzustellen, stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Angesichts der Fokussierung auf die Elektrifizierung und der mangelnden Bereitschaft, im Bereich Energieproduktion öffentlich-private Partnerschaften zu schmieden, scheint uns dieses Ziel allerdings unrealistisch.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.