



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Herr Bundesrat Albert Röstli
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: vnl-klima@bafu.admin.ch

Vernier/Genf, 16. Oktober 2024

Vernehmlassung 2024/57 über die Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Position des TCS

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen rund 1,6 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zur titelvermerkten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Inhalt der Vernehmlassung sind die Ausführungsbestimmungen zum revidierten CO₂-Gesetz, welches das Parlament in der letzten Sommersession verabschiedet hat. Das CO₂-Gesetz enthält konkrete Massnahmen, um die klimapolitischen Ziele der Schweiz zu realisieren. Es tritt per Januar 2025 in Kraft.

Im Verkehrssektor werden die bestehenden Instrumente – die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die Emissionszielwerte für neue Fahrzeuge – weiterentwickelt. Hinzu kommen neue Förderungen im öffentlichen Verkehr, namentlich von internationalen Zugverbindungen (insb. Nachtzüge) und elektrisch angetriebenen Bussen sowie der schrittweise Abbau der Mineralölsteuerrückerstattung.

Der TCS hat die beschriebenen Instrumente im CO₂-Gesetz unterstützt. Entsprechend befürwortet er im Grundsatz die vorliegenden Ausführungsbestimmungen. Alle Sektoren, auch der Verkehr, müssen einen Beitrag leisten, wenn das ambitionierte Klimaziel «Netto-Null bis 2050» erreicht werden soll. Bei einzelnen Bestimmungen sieht der TCS dennoch Anpassungsbedarf, welcher nachstehend ausgeführt wird.

Sektoren-Richtwerte für die Verminderung der Treibhausgase (Art. 3 der CO₂-Verordnung)

Gemäss CO₂-Gesetz müssen die Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 gegenüber dem Referenzjahr 1990 halbiert werden. Darauf abgestimmt definiert die CO₂-Verordnung die Richtwerte für verschiedene Sektoren. Im Falle des Verkehrssektors sollen die Emissionen um 25 Prozent reduziert werden (Art.3).

Diese Emissionsreduktion für den Verkehrssektor entspricht gemäss Bundesrat dem Verminderungspotenzial der geplanten Massnahmen. Jedoch wurde versäumt, im CO₂-Gesetz zielführende Anreize für die individuelle Mobilität zu schaffen. Die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos wurde aus der Gesetzesvorlage gestrichen, obwohl insbesondere im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum weiterhin grössere Hürden bestehen. In diesem Sinne erscheint das Emissionsreduktionsziel für den Verkehrssektor zu ambitioniert (von -8% im Jahr 2022 auf -25% im Jahr 2030).

Der TCS betont, dass Konsumentinnen und Konsumenten nicht unverhältnismässig belastet werden dürfen. Der übergeordnete Rahmen im CO₂-Gesetz (Zielwerte für neue Fahrzeuge, max. 5 Rappen pro Liter für die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure) ist zwingend einzuhalten.

Zielwerte für neue Fahrzeuge (Art. 17 der CO₂-Verordnung)

Per CO₂-Gesetz werden die Zielwerte für neue Fahrzeuge weiter reduziert und auf schwere Nutzfahrzeuge (z. B. Lastwagen) ausgeweitet. Die Vernehmlassungsvorlage beinhaltet revidierte Vorgaben zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe für die Fahrzeugimporteure.

Der TCS begrüsst, dass der Bund – wie bereits im CO₂-Gesetz – auf einen Swiss Finish verzichtet und auf Verordnungsstufe keine Zwischenziele definiert. Damit verfolgt die Schweiz denselben Ansatz wie die EU. Nichtsdestotrotz ist Vorsicht geboten. Der europäische Automobilmarkt steht zurzeit unter enormen Druck. Es lässt sich nicht ausschliessen, dass die EU-Institutionen die Zielwerte oder sogar die kurz- und mittelfristigen Ziele überdenken werden. Angesichts unserer starken Abhängigkeit vom europäischen Automobilmarkt fordert der TCS den Bundesrat auf, die weitere Entwicklung der EU-Vorschriften zu überwachen und gegebenenfalls die in dieser Verordnung festgelegten Ziele zu überprüfen, um Divergenzen und einen Swiss Finish zu vermeiden.

Bei der individuellen Zielvorgabe sind gewisse Abzüge möglich. So können Fahrzeugimporteure eine rechnerische Erleichterung geltend machen, wenn ihr Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen einen bestimmten Schwellenwert übertrifft (Art. 26c). Der TCS bemängelt, dass von dieser Regelung nur Lieferwagen und leichte Sattelschlepper profitieren, nicht aber Personenwagen. Gleich wie in der EU muss diese Regelung auch auf Personenwagen angewendet werden. Ausserdem muss der Anreiz nicht nur für Fahrzeuge mit keinen sondern auch mit geringen Emissionen (ZLEV <50 g CO₂/km) gelten. Auch hier, um kohärent zur EU zu bleiben.

Schliesslich begrüsst der TCS, dass Fahrzeugimporteure synthetische Treibstoffe zur Zielerreichung anrechnen können (Art. 26b). Es ist eine Massnahme, die direkt der Emissionsreduktion im Verkehr und nicht anderen Bereichen zugutekommt, was bei der Kompensationspflicht leider nur bedingt der Fall ist.

Zusammenfassend

Wie schon das übergeordnete CO₂-Gesetz unterstützt der TCS im Grundsatz die vorliegenden Ausführungsbestimmungen. Insbesondere bei den Regelungen rund um die Zielwerte für neue Fahrzeuge sieht der TCS aber noch Verbesserungsbedarf. Damit soll gewährleistet werden, dass die Mobilität ihren Beitrag an die CO₂-Reduktion leistet, ohne die Konsumentinnen und Konsumenten übermässig zu belasten.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz



Peter Goetschi
Zentralpräsident