

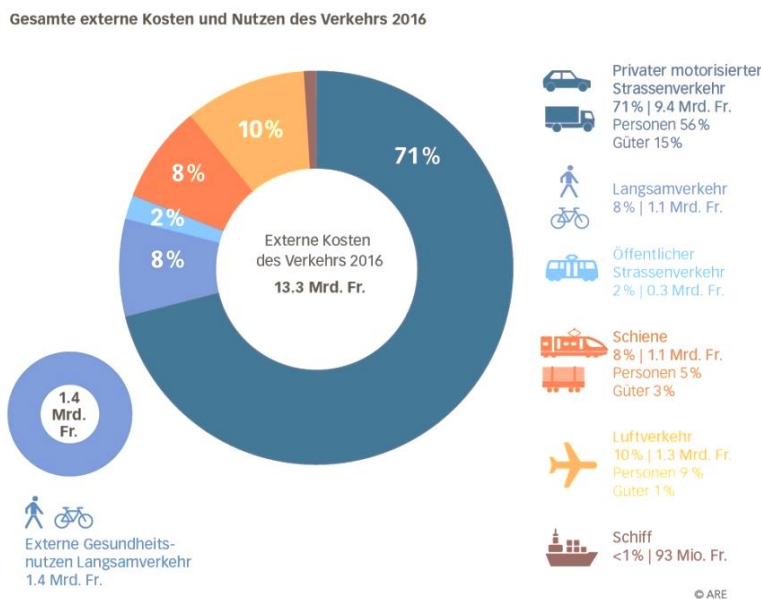
# Position zum Strassenverkehr

Frühjahr 2020

Um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzubringen, braucht es einen ausgewogenen Massnahmenmix. swisscleantech unterstützt daher strengere Emissionsgrenzwerte für Neuwagen, die CO<sub>2</sub>-Kompensation durch Treibstoffimporteure, sowie die Einführung einer Treibstoffabgabe.

Der Strassenverkehr ist mit einem Anteil von einem Drittel nach wie vor die grösste CO<sub>2</sub>-Emissionsquelle in der Schweiz. Die Emissionen sind zurzeit 3.3% höher als 1990. Zum Vergleich: im Gebäudesektor sind die Emissionen seit 1990 um über ein Viertel gesunken. Dass die Emissionen weiter ansteigen, liegt an der wachsenden Verkehrsleistung (mehr gefahrene Kilometer) und der Zunahme an emissionsintensiven Personenwagen. Die neuen Zahlen des BFE zeigen, dass fast die Hälfte der Neuwagen Allradantrieb haben. Elektro- und Hybridautos machen lediglich 3% der Neuwagenflotte aus. Analog zur EU führte die Schweiz 2012 Emissionsvorschriften ein: ab 2015 gilt bei Neuwagen ein CO<sub>2</sub>-Ausstoss Grenzwert von durchschnittlich 130g CO<sub>2</sub>/km. Aber bereits zum dritten Mal in Folge wurde dieses Ziel verfehlt.

Neue Berechnungen des ARE zeigen, dass der private Strassenverkehr fast drei Viertel der durch Mobilität verursachten Kosten erzeugt (Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle, Schäden an Natur und Landschaft). Diese betragen 2016 fast CHF 10 Milliarden.



## Wirksame Effizienzgrenzwerte einführen

Die Schweiz will wie bisher die Effizienzziele für Neuwagen der EU übernehmen. Die Reduktion ab 2021 von heute 130g auf 95g CO<sub>2</sub>/km wurde bereits beschlossen. Ebenso sind erstmals auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper Grenzwerte von 147g CO<sub>2</sub>/km vorgesehen. Ab 2025 sollen die Effizienzgrenzwerte, analog zur EU, weiter gesenkt und auch für schwere Fahrzeuge eingeführt werden (Art. 10 & 11).

swisscleantech begrüsst die Weiterführung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge, fordert aber ambitioniertere Emissionsvorschriften und das Beenden von Ausnahmen. Das ist realistisch, denn es ist zu erwarten, dass sich Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit nicht-fossilen Antrieben in nächster Zukunft vermehrt am Markt durchsetzen werden. Deshalb fordert swisscleantech einen Durchschnittsflottenzielwert der Neuwagenflotte von höchstens 50g CO<sub>2</sub>/km bis 2030.

## Kompensation

Nebst den Effizienzvorschriften für Neuwagen, müssen Treibstoffimporteure einen Teil der durch Benzin und Diesel verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensieren, indem sie Emissionszertifikate aus dem In- und Ausland kaufen. Zurzeit erhöhen diese Massnahmen den Treibstoffpreis um ca. 1.5 Rp. pro Liter. Der zu kompensierende Anteil soll, laut Bundesrat, nach 2020 auf maximal 90% des importierten Treibstoffes ansteigen, aber der Treibstoffpreis soll sich dabei, laut Ständerat, nicht mehr als 10-12 Rp. verteuern dürfen (Kostendeckel) (Art. 27).

swisscleantech begrüsst den Bundesratsvorschlag, Verkehrsemissionen zu maximal 90% durch die Treibstoffimporteure kompensieren zu lassen, fordert jedoch, wie der Ständerat, dass mindestens 20% - und nicht nur 15% - davon Kompensationsmassnahmen im Inland sein sollten. Dies trägt zwar nicht zur direkten Dekarbonisierung des Verkehrssektors, aber zum Klimaschutz im Inland bei.

swisscleantech begrüsst zudem den Vorschlag des Ständerats, dass Importeure und Hersteller Elektrofahrzeuge von ihrer Neuwagenflotte ausnehmen, sich diese aber als Kompensation anrechnen lassen können (Art. 13).

## Treibstoffabgabe

Zurzeit sind Treibstoffe nicht teil der CO<sub>2</sub>-Abgabe. Eine Einführung einer solchen Treibstoffabgabe wird aber immer wieder in den Medien und in der Politik diskutiert. Die Umweltkommission des Ständerats (UREK-S) hat ein Postulat eingereicht, um konkrete Vorschläge für eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe sowie für die Einführung eines Mobility Pricing zu erhalten ([19.3949](#)).

Für die kommenden Verhandlungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz sind grundsätzlich folgende Optionen möglich:

1. Weiterführung der Treibstoff-Kompensation gemäss Bundesratsvorschlag
2. Einführung einer Treibstoffabgabe **zusätzlich** zur Treibstoff-Kompensation
3. Einführung einer Treibstoffabgabe **anstatt** der Treibstoff-Kompensation

4. Weiterführung der Treibstoff-Kompensation plus Auftrag an den Bundesrat, eine Treibstoffabgabe durch ein neues Gesetz später (z.B. ab 2024) einzuführen.

### Höhe der Abgabe

Eine Treibstoffabgabe auf dem gleichen Niveau, wie die bestehende CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe, würde die Preise deutlich erhöhen:

- CO<sub>2</sub>-Abgabe gemäss heutigem Stand von 96 CHF: Dies würde einen Zuschlag pro Liter Benzin von 0.22 CHF, pro Liter Diesel von 0.25 CHF bedeuten
- CO<sub>2</sub>-Abgabe von 210 CHF (maximal mögliche Erhöhung bis 2030 gemäss Vorschlag Bundesrat): Zuschlag pro Liter Benzin von 0.50 CHF, pro Liter Diesel von 0.55 CHF

Solche Preiserhöhungen scheinen zurzeit politisch unrealistisch. Wird eine zu hohe Treibstoffabgabe im CO<sub>2</sub>-Gesetz eingeführt, besteht das Risiko, dass die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in einer Volksabstimmung abgelehnt würde. Eine deutlich niedrigere Treibstoffabgabe ist zwar politisch akzeptabler, zeigt aber nur eine sehr kleine Wirkung.

### Auswirkungen einer Treibstoffabgabe

Studien zeigen, dass die Lenkungswirkung im Verkehrsbereich nicht sehr gross ist, denn Fahrgeohnheiten ändern sich nur langsam. Steigt der Benzinpreis um 10%, wird ca. 2-3% weniger gefahren.<sup>i</sup> Ist Treibstoff im Ausland deutlich günstiger, kann es zudem zu Tanktourismus kommen, welcher die Lenkungswirkung einer Treibstoffabgabe untergraben würde. Da Deutschland ebenfalls eine CO<sub>2</sub>-Steuer einführen will, wäre jedoch das Risiko für Tanktourismus nach Deutschland wahrscheinlich klein.<sup>ii</sup>

Bei einem Abgabesatz von 20 Fr./t CO<sub>2</sub> (entspricht einem Zuschlag von rund 5 Rp. pro Liter) würden beim jetzigen Verbrauchsvolumen jährlich ca. CHF 300 Mio. über eine Treibstoffabgabe eingenommen.

**swisscleantech begrüsst grundsätzlich die Bepreisung von CO<sub>2</sub>.** Eine Treibstoffabgabe sollte, wie die bestehende CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe, stufenweise eingeführt werden. Dazu sollten Zwischenziele für die Emissionsreduktion im Verkehrssektor festgelegt werden. Ebenso wie die bestehende CO<sub>2</sub>-Abgabe, sollte eine Treibstoffabgabe immer dann stufenweise erhöht werden, wenn Zwischenziele nicht erreicht werden. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe ist so von CHF 12 in 2008 auf heute CHF 96 gestiegen. Die Einnahmen einer Treibstoffabgabe sollten ebenfalls zu einem grossen Teil an Bevölkerung und Wirtschaft rückverteilt werden.

### Fazit

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs müssen bis 2030 um mindestens 25% sinken. Sonst müssen andere Sektoren überdurchschnittlich mehr leisten, um das 2030 Reduktionsziel im Inland zu erreichen.<sup>iii</sup> Deshalb sind neben den wichtigen Effizienzgrenzwerten für Fahrzeuge auch zusätzliche Massnahmen im Verkehr nötig. Längerfristig braucht es für eine nachhaltige Verkehrsstrategie ein umfassendes Mobility Pricing.

## Weiterführende Informationen

INFRAS 2019. Finanzielle Auswirkung von Abgaben auf Brennstoffe, Treibstoffe und Flugtickets. Rechenbeispiele für ausgewählte Haushalte.

Swiss Academies 2019. Chancen und Auswirkungen einer CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe

BAFU 2018. Auslegeordnung der Instrumente für eine klimafreundlichere Mobilität

Weitere Informationen von swisscleantech zur CO<sub>2</sub> Gesetzesrevision.

## Kontakt

[politik@swisscleantech.ch](mailto:politik@swisscleantech.ch)

---

<sup>i</sup> Die kurz- und langfristigen Gesamtelastizitäten werden auf ca. -0.1 resp. -0.3 geschätzt (INFRAS, 2019). Dies bedeutet zum Beispiel, dass wenn Kosten um 10 Prozent steigen, die Fahrleistung kurzfristig um 2 Prozent und langfristig um 3 Prozent zurückgeht.

<sup>ii</sup> Auch Deutschland führt ab 2021 eine CO<sub>2</sub>-Steuer zehn Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> auf Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas ein. Bis 2025 soll der Preis schrittweise auf 35 Euro steigen.

<sup>iii</sup> Der Bundesrat schlägt ein -30% Reduktionsziel im Inland vor, swisscleantech setzt sich für ein Pariskompatibles -45% Inlandziel ein.