



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

## **Stellungnahmen des Automobil Clubs der Schweiz ACS zur Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020 - 17.071 n**

Aufgrund der Coronakrise befinden wir uns in einem wirtschaftlich ganz anderen Umfeld als vor der Pandemie. Während der Sondersession im Mai haben Bundesrat und Parlament (BR ja via Notrecht) ein Finanzierungspaket in historischer Höhe zur Unterstützung der arg gebeutelten Wirtschaft genehmigt. Vor diesem Hintergrund ist der Automobil Club der Schweiz ACS der Auffassung, dass die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes aufgrund dieser neuen Gegebenheiten gewichtet werden soll. Es sollte generell gut überlegt werden, ob es sinnvoll ist, die Wirtschaft auf der einen Seite mit Bundesgeldern zu unterstützen, damit sie sich schneller, erholt und dann andererseits Unternehmen und Konsumenten mit zusätzlichen Abgaben zu belasten, welche die Kaufkraft direkt schwächen, respektive zu massiven Mehrkosten führen und so die Wirtschaft weiter schwächen.

In der aktuellen Krise hat sich deutlich gezeigt, welche wichtige Rolle das Strassennetz und der motorisierte Individualverkehr einnehmen, wenn es darum geht, die Versorgung mit den lebensnotwendigen Gütern und damit das Funktionieren unseres Landes sicherzustellen. Der ACS ist sich bewusst, dass wir alle einen Beitrag zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten müssen. Dies darf aus unserer Sicht aber nicht auf den motorisierten Individualverkehr allein abgewälzt werden. Bezüglich der Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei Motorfahrzeugen sind die Autobauer in der Pflicht. Bestehende und neue Antriebssysteme müssen so entwickelt resp. weiterentwickelt werden, dass sie so wenig Emissionen verursachen, wie technisch möglich.

Gerne möchten wir nachfolgend die Position des ACS zu einzelnen Themen, die im Rahmen der Debatte rund um die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes wie folgt hervorheben:

### **Benzinpreis**

- Der ACS versteht die Bedeutung einer aktiven, finanziellen Beteiligung des motorisierten Individualverkehrs an der Mobilität. Dies hat er dadurch bewiesen, dass er eine Erhöhung der Treibstoffpreise von 5 Rappen/Liter in sämtlichen Stellungnahmen rund um die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes unterstützt hat.
- Gemäss Ständeratsbeschluss soll der Aufschlag auf Treibstoffe jedoch bis 2024 10 Rp. und ab 2025 12 Rp./Liter betragen, also das Doppelte und mehr. Der ACS steht einem so hohen Aufschlag skeptisch gegenüber, denn er sorgt sich um die Personen, die z.B. aus beruflichen Gründen nicht auf ihr Auto verzichten können. Der ACS unterstützt hier deshalb die Minderheit der Kommission, die eine Abgabe von 8 Rp./Liter will. Die vom Ständerat beschlossene Deckelung des Treibstoffaufschlags ist hingegen ganz im Sinne des ACS.
- Entfällt beim NAF der Erlös der Sanktionen aus den Autoimporten, ist damit zu rechnen, dass zur Alimentierung des NAF in wenigen Jahren ein weiterer Aufschlag auf die Treibstoffpreise von 3 bis 4 Rappen pro Liter fällig wird.
- Des Weiteren ist aufgrund des massiven Rückgangs des Strassenverkehrsaufkommens von 50 bis 80% während des Lockdowns mit entsprechenden Minder-



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

einnahmen bei der Mineralölsteuer zu rechnen. Dies dürfte zu weiteren Einbußen bei der Alimentierung des NAF führen, wodurch das Risiko steigt, dass der Treibstoffaufschlag schneller erfolgen wird als bisher angenommen.

- Bereits heute betragen die Steuer und Abgaben auf einem Liter Treibstoff rund 53% des Preises. Der effektive Einkaufspreis, inkl. Fracht schlagen hier lediglich mit 28% und die Handelsspanne mit 19% zu Buche. Werden die Abgaben weiter auf 12 Rappen und später auf total 16 Rappen oder mehr erhöht, verstärkt sich das Ungleichgewicht von Steuern und Abgaben im Vergleich zu den anderen Kosten entsprechend auf 56.6% resp. 57.6%.

### **Klimafonds**

#### Alimentierung:

Die von der Mehrheit der UREK-N vorgeschlagene Zuteilung der Einnahmen aus den Sanktionen an den Klimafonds, die auf neu zugelassene Fahrzeuge erhoben werden, würde bedeuten, dass dem NAF jährlich geschätzte CHF 100 Mio. entzogen respektive nicht mehr zugeführt würden.

Aus den folgenden Gründen erachtet der ACS diesen Vorschlag als nicht akzeptabel:

- 2017 hat haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sowie die Stände ganz klar «Ja» gesagt zum NAF. Nach der Volksabstimmung wurde das aktuelle CO<sub>2</sub>-Gesetz angepasst, so dass die Erlöse aus den Sanktionen zur Finanzierung der Infrastrukturen seit dem 1. Januar 2018 in den NAF fliessen (Artikel 42 der Revisionsvorlage). Das System zur Verwendung dieser Erlöse nur zwei Jahre nach deren Einführung wieder umzustossen, würde eine Verletzung des Volkswillens sowie des Zweckartikels des NAF bedeuten.
- Der NAF deckt einen Grossteil unseres Bedarfs an Mobilitäts-Infrastruktur ab, denn 75% des Personenverkehrs (inkl. öffentlichem Personenverkehr) sowie 66% des Güterverkehrs werden auf der Strasse abgewickelt.
- Gleichzeitig darf nicht vergessen werden, dass die Strassenmobilität durch die Sanktionen gemäss Artikel 29 (Treibstoffe) bereits einen Beitrag zum Klimafonds leistet.

#### Verwendung:

Folgende Punkte müssen aus unserer Sicht bei der Verwendung beachtet werden:

- Der Fonds muss alle Mobilitätsformen unterstützen und deren Interaktionen optimieren, im Sinne von: für jede Fortbewegung das richtige Verkehrsmittel.
- Die technologische Forschung für alle Formen der Motorisierung und alle Treibstoffarten sollte gleichermaßen gefördert werden.
- Mit dem Klimafonds darf auf keinen Fall nur eine bestimmte Mobilitätsform unterstützt werden. Es muss sichergestellt werden, dass keine Mobilitätsform gegen die andere ausgespielt wird. Das bedeutet, dass dem motorisierten Individualverkehr (MIV) Unterstützung im gleichen Masse zukommen muss.
- Sowohl beim ÖV als auch beim MIV muss die Auslastung verbessert werden. Hier gibt es bei beiden noch grosses Verbesserungspotential. Es könnten beispielsweise neue Fahrtenmodelle (Sharing-Modelle) oder neue Mobilitäts-Applikationen, die verschiedene Verkehrsträger berücksichtigen, gefördert werden.



Automobil Club der Schweiz  
Automobile Club de Suisse  
Automobile Club Svizzero

- Die Entwicklung von «Park & Ride»-Systemen in Stadtnähe oder an Ausfahrten von Hauptverkehrsachsen, um die Stadtzentren vom Verkehr zu entlasten, sollte gefördert werden.

Vielen Dank für Ihre geschätzte Kenntnisnahme!

Für Rückfragen und weitere Auskünfte stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.  
Sie erreichen uns via E-Mail [fabien.produit@acs.ch](mailto:fabien.produit@acs.ch) oder Telefon 031 328 31 17.

Freundliche Grüsse

**Automobil Club der Schweiz ACS**

Thomas Hurter  
Zentralpräsident

Fabien Produit  
Generalsekretär