

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
CH-3003 Bern

Mail an: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

Schlieren, 31. März 2022

## STELLUNGNAHME

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

### Vorlage Änderung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben in oben erwähnter Angelegenheit vom 17. Dezember 2021 und danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage der Änderung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen Stellung nehmen zu können.

Der Verband arv Baustoffrecycling Schweiz vertritt, fördert und wahrt schweizweit die Interessen der Bauabfall-Recyclingbranche sowie der Altlastenfachbüros und deren BeraterInnen gegenüber dem Bund, den Kantonen, speziellen Fachgremien und der übrigen Öffentlichkeit.

---

### Ausgangslage

Änderungsbereiche	Das UVEK hat mit dem Schreiben vom 17. Dezember 2021 das Vernehmlassungsverfahren zur Revision des CO <sub>2</sub> -Gesetzes gestartet: Nach der Ablehnung der Totalrevision des CO <sub>2</sub> -Gesetzes in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 hat das Parlament am 17. Dezember 2021 eine Verlängerung des CO <sub>2</sub> -Gesetzes bis 2024 beschlossen, die ab 2025 durch die vorgeschlagene Revision des CO <sub>2</sub> -Gesetzes abgelöst werden soll. Diese Vorlage umfasst auch Änderungen des Energie-, des Mineralölsteuer-, des Umweltschutz-, des Luftfahrt- und des Schwerverkehrsabgabegesetzes.
arv Stellungnahme	arv Baustoffrecycling Schweiz nimmt nachfolgend Stellung zu den geplanten Änderungen.

---

## Allgemeine Beurteilung

Der Klimawandel ist ein ernstzunehmendes, globales Problem. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen tragen massgeblich zum Klimawandel bei.

Positiv beim vorliegenden Vorschlag ist insbesondere die Schaffung einer Gesetzesgrundlage für unterschiedliche CO<sub>2</sub>-Senken.

Der eingeschlagene Weg führt jedoch zu einer massiven Regulierung, zu hoher Komplexität und einem Mehraufwand für viele Beteiligte in Verwaltung und Wirtschaft, bei erfahrungsgemäss eher geringem Nutzen. Über die zahlreichen Vorgaben wird das Verursacherprinzip zu wenig berücksichtigt und die Motivation zu Innovation und neuen Technologien eingeschränkt, was in keinem tragbaren Verhältnis steht zu pragmatischen Lösungsansätzen.

Der arv Baustoffrecycling Schweiz fordert deshalb: Mehr Anreiz und weniger Zwang.

## Themen

### 1. Art. 1, Abs. 2a

Geplante Änderung *Zur Erreichung dieser Ziele sollen insbesondere: die Treibhausgasemissionen auf ein Ausmass reduziert werden, das die Aufnahmefähigkeit von Kohlenstoffsinken nicht **übersteigt**;*

Beurteilung Wir begrüssen diese Ergänzung und Präzisierung des Artikel 1. Es entspricht einem klaren und sinnvollen Ziel, das die Grundlage für die Regulierung der Kohlenstoffsinken schafft.

### 2. Art. 2, Abs. 6

Geplante Änderung *Die **Senkenleistung** ist die international anrechenbare Bilanz über die Treibhausgasemissionen und die CO<sub>2</sub>-Aufnahme in Kohlenstoffspeichern.*

Beurteilung Wir begrüssen diese Ausformulierung der Definition. Bis anhin wurde die Senkenleistung lediglich in Artikel 14 zu verbaumtem Holz thematisiert. Die Ergänzung in Art. 2, Abs. 6 unterstreicht die neu in Artikel 1 geschaffene Grundlage für die Regulierung der Kohlenstoffsinken.

### 3. Art. 7, Abs. 1

Geplante Änderung *Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsverminderungen und Erhöhungen der Senkenleistungen insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung im Wald, in Böden und in Holzprodukten erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.*

Beurteilung Wir begrüssen diese Ergänzung in Artikel 7. Diese Detaillierung fehlte bis anhin. Hier wird die wichtige und nun genügend breite Basis für die Anrechnung von Senken im Inland geschaffen.

Allerdings fehlt hier der wichtige Baustoff Beton; dieser wäre wie folgt zu ergänzen:  
*Der Bundesrat legt die Anforderungen fest, die in der Schweiz erzielte Emissionsverminderungen und Erhöhungen der Senkenleistungen insbesondere durch geologische und biologische Sequestrierung im Wald, **in Böden und in Beton- und Holzprodukten** erfüllen müssen, damit für diese nationale Bescheinigungen ausgestellt werden.*

Beton nimmt im Laufe der Zeit zwischen 40 und 50% des CO<sub>2</sub> aus der Produktion wieder auf.

#### **4. Art. 10, Abs. 2bis, Abs. 3 und Abs. 5 sowie Art. 11, Abs. 2a und Art. 13 Abs. 1 und Art. 13b**

Geplante Änderung *Art. 10, Abs. 2bis: Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen dürfen bezogen auf den Ausgangswert der Europäischen Union für das Jahr 2021 maximal betragen:*

- a) für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, (...);*
- b) für Personenwagen, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden (...);*
- c) für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: (...)*

*Art. 10, Abs. 3: Importeure und Hersteller von Fahrzeugen nach den Absätzen 1–2bis (nachfolgend Fahrzeuge) müssen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Fahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmals in Verkehr gesetzt werden (Neuwagenflotte), **gemäss einer individuellen Zielvorgabe (Art. 11) begrenzen.***

*Art. 10, Abs. 5: Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im realen Fahrbetrieb. Falls die Abweichung zwischen den Emissionen gemäss der anwendbaren Messmethode und jenen im realen Fahrbetrieb zunimmt, **kann er geeignete Massnahmen ergreifen.***

*Art. 11, Abs. 2a: Bei der Festlegung der Berechnungsmethode berücksichtigt der Bundesrat neben den Zielwerten nach Artikel 10 insbesondere:*

- a. die Eigenschaften der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte, wie **das Gewicht oder die Standfläche.***

*Art. 11, Abs. 4: Umfasst die Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers jährlich höchstens 49 Personenwagen oder höchstens fünf Lieferwagen oder leichte Sattelschlepper, so wird die **individuelle Zielvorgabe mit derselben Berechnungsmethode für jedes Fahrzeug separat festgelegt.***

*Art. 13, Abs. 1: Überschreiten die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers die individuelle Zielvorgabe, so muss der Hersteller oder Importeur dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetztes Fahrzeug für jedes Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe einen Betrag zwischen 95.00 und 152.00 Franken entrichten.*

*Art. 13b: Wer nach dem Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 19965 Treibstoffe für den Landverkehr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, muss einen Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung dieser Treibstoffe entstehen, durch die Überführung erneuerbarer Treibstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr vermindern. Die erneuerbaren Treibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 35d des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 19836 (USG) erfüllen.*

Beurteilung Mit der Kategorisierung der Fahrzeuge nach Artikel 10, Absatz 2bis bleibt das alte Dilemma bestehen, dass Fahrzeuge unabhängig der gefahrenen Kilometer eingeteilt werden. Für eine klimafreundliche Handhabung sind nicht Gewicht und Standfläche eines Fahrzeugs relevant, sondern der Verbrauch an fossilem Treibstoff. Ausserdem lehnt sich der Vorlagentext an den Ausgangswert der Europäischen Union an. Nach Artikel 10, Abs. 5 soll der Bundesrat jedoch darüber bestimmen können, geeignete Massnahmen zu ergreifen, wenn die Abweichung zwischen den vorgegebenen Emissionswerten gegenüber dem Messwert im realen Fahrbetrieb zunimmt. Dieses Vorgehen ist inkonsequent. Die spezielle Bestimmung nach Artikel 11, Absatz 4 entspricht einer Überregulierung: Sie führt zu hoher Komplexität und einem Mehraufwand für viele Beteiligte in Verwaltung und Wirtschaft, bei erfahrungsgemäss eher geringem Nutzen. Dasselbe gilt für Artikel 13, Absatz 1, bei welchem ausserdem wiederum von einer Normierung statt von dem tatsächlichen Verbrauch durch die Nutzung ausgegangen wird. Diese Vorgabe wird zu einer massiven Verteuerung führen und darf in Anbetracht der zu erwartenden Stromknappheit nicht unterschätzt werden. Auch in Artikel 13b wird mit Vorgaben reguliert, ohne dass der Markt das Problem mit übergeordneter, einfacher Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen das Problem technologieoffen angehen kann. Der arv fordert daher für die Massnahmen im Verkehrsbereich eine pragmatische Lösung über die Bemessung der Belastung durch die Emission des realen Verbrauchs, das heisst, die gemäss Verbraucherprinzip umgesetzt wird.

## 5. Art. 26, Abs. 2, 3 und 3bis

Geplante Änderung *Abs. 2: Der Bundesrat legt den Kompensationssatz, nach Anhörung der Branche, nach Massgabe der Erreichung der Reduktionsziele nach Artikel 3 oder der Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs zwischen **5 und 90 Prozent** fest und bestimmt den Anteil der im Inland durchzuführenden Kompensationsmassnahmen.*

*Abs. 3: bleibt unverändert: Der zulässige Kompensations-Aufschlag auf Treibstoffe beträgt maximal 5 Rappen pro Liter.*

*Abs. 3bis: Personen nach Absatz 1 müssen den Bund über die für die Kompensationspflicht aufgewendeten Kosten und über den Kompensationsaufschlag informieren.*

Beurteilung Die Spannweite des Kompensationssatzes für CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 5 und 90 Prozent erscheint uns zu hoch. Dieser Spielraum gewährt eine fehleranfällige Festlegung des Satzes, die für die unterschiedlichen Branchen eine Belastung nach willkürlichem Ermessen nach sich ziehen kann. Absatz 3 und 3bis sollen einen Anreiz schaffen, dieser Ansatz kann aber genau das Gegenteil bewirken, weil.

## 6. Art. 34a

Geplante Änderung *Mit jährlich höchstens 35 Millionen Franken des Ertrags nach Artikel 33a kann der Bund fördern:*

*a. Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung;  
b. kommunale und überkommunale räumliche Energieplanungen für die Nutzung erneuerbarer Energien und Abwärme.*

*2 Finanzhilfen nach Absatz 1 Buchstabe b können längstens bis Ende 2030 gewährt werden.*

*3 Der Bundesrat **regelt** die Voraussetzungen und die Bemessung der **Finanzhilfen im Einzelnen**.*

Beurteilung Der arv lehnt diese Änderung ab. In diesem Artikel wird wiederum über Regulierung bürokratischer Aufwand generiert, der die Innovationkraft eindämmt.

## 7. Art. 38

Geplante Änderung *Der Ertrag der CO<sub>2</sub>-Abgabe berechnet sich aus den Einnahmen abzüglich der Vollzugskosten.*

Beurteilung Die Auslegung des vorliegenden Gesetzesentwurfs mit seiner Komplexität erhöht den Verwaltungsaufwand für den Vollzug. Daher bezweifeln wir, dass ein Ertrag zu erwarten ist oder zumindest, dass er sich signifikant verringert.

## 8. Art. 41a

Geplante Änderung *Der Bund kann im strassengebundenen öffentlichen Verkehr und im öffentlichen Schiffsverkehr für Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, Beiträge an die Deckung der Mehrkosten leisten, die verglichen mit herkömmlichen Antriebstechnologien entstehen.*

Beurteilung Über diese Beiträge werden erneut Subventionen einseitig zugesprochen, welche die Innovationskraft für neue Technologien ausbremsen. Der strassengebundene öffentliche Verkehr wird ausserdem gegenüber privaten Unternehmungen bevorzugt. Für das Erreichen der Klimaziele ist die Unterscheidung von ÖV und Privatverkehr unerheblich.

## 9. 2. Bundesgesetz vom 19. Dezember 1997 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

### Art. 4, Abs. 1bis

Geplante Änderung *Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit.*

Beurteilung In diesem Artikel muss ebenfalls aufgeführt werden, dass Wasserstoff, welches aus fossiler Energie erzeugt wurde, davon ausgeschlossen ist. Aufgeführt werden müssen ausserdem Fahrzeuge, die mit E-Fuels angetrieben werden.

Wir danken Ihnen noch einmal dafür, Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten zu haben und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Adrian Amstutz  
Präsident



Gregor Schguanin  
Geschäftsführer