



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

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Vernier/Genf, 29. November 2016

Vernehmlassung: Klimapolitik der Schweiz nach 2020

Stellungnahme des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit rund 1.5 Millionen Mitgliedern die grösste Konsumentenorganisation im Mobilitätsbereich der Schweiz, dankt Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung „Klimapolitik der Schweiz nach 2020“.

Einleitende Bemerkungen

Der TCS ist sich der Herausforderung, welche die Klimaerwärmung für die ganze Welt und insbesondere für die Schweiz mit sich bringt, bewusst und begrüsst die Bestrebungen des Bundesrates, die negativen Konsequenzen auf unsere Gesellschaft zu minimieren.

Die Klimaerwärmung kann aber nicht lokal begrenzt werden und ist deshalb per se eine internationale Herausforderung. In diesem Sinne begrüsst der TCS, dass sich die Schweiz für die Ziele des Pariser Abkommens bezüglich der Begrenzung des CO₂-Ausstosses stark macht.

Dabei soll die Schweiz auch der Tatsache, dass aufgrund der technischen Begebenheiten die Grenzkosten für die Kompensation einer Tonne CO₂ im Ausland bis zu zehnmal tiefer sein als jene in der Schweiz, Rechnung tragen (können). Mit einem investierten Franken kann im Ausland bis zu zehnmal mehr CO₂ eingespart werden als in der Schweiz. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung der in die Schweiz importierten Produkte entstehen einen beträchtlichen Anteil ausmachen. Daher ist es angezeigt, einen möglichst grossen Anteil der vorhandenen Mittel in die Auslandkompensation zu investieren.

Schliesslich dürfen bei der Verfolgung der klimapolitischen Ziele die wirtschaftlichen Konsequenzen nicht einfach ausgeblendet, sondern sie müssen miteinbezogen werden.

Bemerkungen im Detail

In der Folge nimmt der TCS ausschliesslich Stellung zu Massnahmen, welche direkt die Mobilität betreffen.

1. Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge (Artikel 10 - 15)

In jüngster Vergangenheit haben sich Emissionsvorschriften als effektiv erwiesen, um die CO₂-Emissionen des Individualverkehrs zu reduzieren. Deshalb unterstützt der TCS die Weiterführung und moderate Verschärfung dieser Massnahme, in Übereinstimmung mit den EU-Vorschriften.

Bei deren Umsetzung, die gemäss dem erläuternden Bericht weiterhin auf Verordnungsstufe geregelt werden wird, sollen die bis anhin angewandten Erleichterung (im Besonderen Phasing-in und Super Credits) in der Einführungsphase der verschärften Bestimmungen beibehalten werden.

Was die neu einzuführenden Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper anbelangt, sollten vor Festsetzung neuer Emissionsvorschriften weitere Untersuchungen durchgeführt werden. Die Einführung der LSVA im 2001 hat dazu geführt, dass Schweizer Unternehmen vermehrt grosse Lieferwagen statt kleinere Lastwagen benutzen. Erste Untersuchungen weisen darauf hin, dass der durchschnittliche Lieferwagen in der Schweiz heute rund 300 kg schwerer ist als in der EU. Sollten sich diese Resultate bestätigen, muss dieser Unterschied in den Emissionsvorschriften entsprechend berücksichtigt werden.

2. Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure (Artikel 25 - 27)

Der TCS fordert, hier auch die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen im Auge zu behalten. Im Folgenden nehmen wir die Auswirkungen der vorgeschlagenen Massnahme genauer unter die Lupe.

Das BAFU geht davon aus, dass im Jahre 2030 rund 13 Mio. Tonnen CO₂eq aus Treibstoffen emittiert werden. Den Unterlagen des BAFU sind weiter die Maximalschätzungen von in- und ausländischen Zertifikatspreisen zu entnehmen (300 Fr. resp. 35 Fr. pro Tonne CO₂eq). Im Begleittext wird ein maximaler Kompensationssatz von 20% im Inland resp. 60% im Ausland aufgeführt. Aufgrund dieser Annahmen könnte sich die maximale CO₂-Kompensation der Treibstoffimporteure auf insgesamt rund 1 Mrd. CHF belaufen.

Tabelle 1: CO₂-Kompensation Maximalszenario

2.6 Mio. T CO ₂ eq	Inlandkompensation zu 300 Fr/T CO ₂ eq	780 Mio. CHF
7.8 Mio. T CO ₂ eq	Auslandkompensation zu 35 Fr/T CO ₂ eq	273 Mio. CHF
10.4 Mio. T CO ₂ eq	Total Kompensation	1'053 Mio. CHF

Auf Basis eines Treibstoffverbrauchs von ca. 5.2 Mrd. Litern pro Jahr würde diese CO₂-Kompensation einen Treibstoff-Preisanstieg von ca. 20 Rp./Liter mit sich bringen. Eine solche Preiserhöhung würde schwerwiegende wirtschaftliche Folgen haben. Seit Aufhebung des fixen Wechselkurses zum Euro im Januar 2015 haben sich die Treibstoffpreise in der Schweiz und dem nahen Ausland angeglichen – bereits damit entgehen dem Bund aufgrund des fehlenden Tanktourismus jährliche Einnahmen von ca. 200 Mio. CHF, welche dringend für die Infrastrukturerhaltung notwendig wären. Im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) werden die Mineralölsteuern ab 2019 um weitere 4 Rp./Liter erhöht. Sollten die inländischen Treibstoffpreise aufgrund der Kompensationsabgabe über die Preise im nahen Ausland steigen, droht sich der Tanktourismus gar umzukehren. Dies würde zu einem Einnahmenausfalls in dreistelliger Millionenhöhe in der Bundeskasse und zu grossen Schwierigkeiten in der Infrastrukturfinanzierung führen. Diese Überlegungen zeigen, dass die Schweiz bei der Festsetzung der Mineralölgebühren keinen grossen Ermessensspielraum hat, sondern sich stark am nahen Ausland orientieren muss.

Darüber hinaus hätte eine Treibstoffpreiserhöhung im vorgesehenen Umfang weitreichende, nicht akzeptable negative volkswirtschaftliche und soziale Auswirkungen.

Für den TCS sind solch schwerwiegende Folgen auf jeden Fall zu vermeiden. Dies kann und muss vorab auf zwei Wegen erfolgen: einerseits muss der Auslandkompensation ein grösseres Gewicht zugeteilt werden und andererseits muss der zulässige Maximalaufschlag von 5 Rp./Liter beibehalten werden.

Deshalb fordert er konkret folgende Änderungen der Gesetzesvorlage:

Art. 25 Abs. 3

Die aufgeführten Zertifikatspreise weisen darauf hin, dass mit einem investierten Franken im Ausland bis zu zehnmal mehr CO₂-Emissionen eingespart werden können als im Inland. Unter diesen Umständen ist es widersinnig, der Inlandkompensation in der Gesetzesvorlage einen so hohen Stellenwert einzuräumen. Einerseits führt dies zu höheren Preisen für alle Beteiligten, andererseits wird damit dem Klima nicht geholfen – eine klassische "lose-lose" Situation. Grundsätzlich ist es sinnvoll, Massnahmen an der Quelle auch im Inland zu verwirklichen – dabei dürfen jedoch die Kosten nicht vergessen werden. Angesichts des immensen Investitionsbedarfs in Entwicklungsländern und mangelnder Disponibilität von vergleichbaren Projekten im Inland plädiert der TCS dafür, fixe Quoten bezüglich Inland- und Auslandkompensation aus dem Artikel zu streichen. Stattdessen kann ein unverbindliches Ziel von 5% Inlandkompensation gesetzt werden, falls es die Disponibilität von effizienten Projekten im Inland zulässt. Damit können die angestrebten Emissionsminderungsziele erreicht werden ohne prohibitive Treibstoffabgaben einzuführen.

Art 25 Abs. 3bis

Um die unberechenbaren Auswirkungen auf die Treibstoffpreise zu begrenzen, wurde bisher ein zulässiger Maximalaufschlag von 5 Rp./Liter im Gesetz vorgeschrieben (Art. 26 Abs. 3). Der TCS fordert, diese wichtige Schutzmassnahme auch weiterhin beizubehalten. Die Begrenzung des Preisaufschlags ist keine unnötige Überregulierung, sondern ein notwendiger Schutz der Konsumenten, der Bundesfinanzen und der Volkswirtschaft. Wie bereits erwähnt liegt dieser Aufschlag in Konkurrenz mit künftigen Aufschlägen zum Ziel der Infrastrukturfinanzierung.

Art. 27 Abs. 1

Eine Ersatzleistung (Sanktion) von 320 Fr. pro Tonne CO₂eq führt zu absurd hohen Kompensationspreisen im Inland. Angesichts ausländischer Zertifikatspreise von 10 bis 30 CHF ist der bisherige Betrag von 160 CHF völlig ausreichend.

Schlussbemerkung

Der TCS unterstützt die Bemühungen des Bundesrates, international koordiniert gegen die Klimaerwärmung vorzugehen. Aufgrund offensichtlicher wirtschaftlicher Überlegungen fordert er aber, dass die CO₂-Kompensation im Ausland einen höheren Stellenwert erhält.

Der TCS fordert des weiteren grundlegende Änderungen bezüglich Bestimmungen zur CO₂-Kompensation bei Treibstoffen. Die aktuelle Gesetzesvorlage würde zu nicht annehmbaren Treibstoffpreis-Erhöhungen führen, was aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht akzeptabel ist. Die bestehende Maximalabgabe von 5 Rappen soll im Gesetz verankert bleiben, die fixen Quoten für Inland- und Auslandkompensationen sollen aufgehoben werden, und die Ersatzleistungen sollen auf die heute geltenden 160 Fr. pro Tonne CO₂eq begrenzt werden.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, für die Aufmerksamkeit, die Sie unserer Stellungnahme widmen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz



Peter Goetschi
Zentralpräsident

Im Anhang:

- Fragenkatalog

Frage 4:

Zusätzlich zum Gesamtziel von minus 50 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 will der Bundesrat auf nationaler Ebene folgende Inlandziele im Gesetz verankern:

- Inlandziel: Verminderung der im Inland emittierten Treibhausgase um mindestens 30 Prozent bis 2030 gegenüber 1990; und
- Durchschnittsziel Inland: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 25 Prozent im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 gegenüber 1990 durch Massnahmen im Inland.

Die zur Erreichung des Gesamtziels zusätzlich notwendige Verminderungsleistung von 20 Prozent kann die Schweiz durch im Ausland erbrachte Emissionsverminderungen abdecken.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Inlandzielen (-30% bis 2030 gegenüber dem Jahr 1990 und -25% im Durchschnitt der Jahre 2021-2030 gegenüber dem Jahr 1990) einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.1

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 3

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Den Unterlagen des Bundes ist zu entnehmen, dass mit einem investierten Franken im Ausland rund zehn Mal mehr CO₂ reduziert werden kann als im Inland. Angesichts der Tatsache, dass rund zwei Drittel der schweizerischen CO₂-Emissionen im Ausland anfallen, gibt es keinen vernünftigen Grund, die Inlandziele so hoch anzusetzen. Ökonomisch und ökologisch sinnvoller wäre es, die CO₂-Emissionen dort zu reduzieren, wo dies effizienter geschieht: im Ausland.

Frage 8:

- a) Sind Sie mit der Weiterführung der Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe, inkl. der vorgeschlagenen Aufteilung zwischen Inland- und Auslandkompensation, einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.6.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 25 - 27

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Die vorgeschlagene Gesetzesvorlage würde zu einer Treibstoffpreiserhöhung um bis zu 20 Rp./Liter führen. Angesichts der schwerwiegenden volkswirtschaftlichen und sozialen Folgen ist eine solch drastische Massnahme absolut zu vermeiden. Der TCS fordert, das Gesetz folgendermassen anzupassen:

Art. 25 Abs. 3

Aus ökonomischer und ökologischer Sicht ist es dringend angezeigt, möglichst viel CO₂ im Ausland zu kompensieren. Der TCS fordert deshalb, die fixen Quoten für Inland- und Auslandkompensation aus der Vorlage zu streichen.

Art. 25 Abs. 3bis

Der zulässige Maximalaufschlag von 5 Rp./Liter ist eine wichtige Schutzmassnahme vor unvorhersehbaren Preisentwicklungen und soll deshalb beibehalten werden.

Art. 27 Abs. 1

Eine Ersatzleistung von 320 Fr. pro Tonne CO₂eq führt zu absurd hohen Kompensationsätzen im

Inland. Angesichts ausländischer Zertifikatspreise von 10 bis 30 CHF ist der bisherige Betrag von 160 CHF völlig ausreichend.

- b) Sind Sie mit einer Weiterführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge (für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) in Anlehnung an die EU einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.6.1

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 10 - 15

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Grundsätzlich unterstützt der TCS Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge, um die CO₂-Emissionen des Individualverkehrs zu reduzieren.

Was die neu einzuführenden Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper anbelangt, sollte der Bundesrat weitere Untersuchungen durchführen. Die Einführung der LSVA im 2001 hat dazu geführt, dass Schweizer Unternehmen vermehrt grosse Lieferwagen statt kleinere Lastwagen benutzen. Erste Untersuchungen weisen darauf hin, dass der durchschnittliche Lieferwagen in der Schweiz heute rund 300 kg schwerer ist als in der EU. Sollten sich diese Resultate bestätigen, muss dieser Unterschied in den Emissionsvorschriften entsprechend berücksichtigt werden.