

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Eingereicht via: Consultation Plattform

Bern, 13. Juli 2026

Verordnungsänderungen im Bereich des Bundesamtes für Energie (BFE) mit Inkrafttreten am 1. Januar 2027

Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz zur CO₂-Verordnung und Stromversorgungsverordnung

CO₂-Verordnung

Generelle Stellungnahme

Neuwagenregulierung Revisionsbedarf CO₂ - Gesetz zwingend vor 2030

Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass die aktuelle gesetzliche Grundlage des Zielwertes für schwere Fahrzeuge im CO₂-Gesetz den Grundsatz, wonach die Schweiz die EU-Regelung übernimmt massiv widerspricht. Zum Zeitpunkt der Botschaft für das CO₂-Gesetz nach 2024 entsprach der Antrag des Bundesrates noch dem EU-Zielwert, in der Zwischenzeit hat die EU diesen Wert jedoch massiv verändert - von -30% auf -45% gegenüber dem Ausgangswert, der sich auf die Periode von Mitte 2019 bis Mitte 2020 bezieht. Weil der Bundesrat während der Nationalratsberatung zugesichert hat, dem Parlament eine entsprechende Gesetzänderung zu unterbreiten, wurde ein entsprechender Antrag zurückgezogen. Bedingung war einzig, dass der EU-Entscheid definitiv sei, was längst erfüllt ist.

«Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. (...) Wenn er [Anm. der tiefere Wert] [von der EU] übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision - das ist klar, das würden wir so vorschlagen - ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» ([Bundesrat Rösli am 20.12.2023 im Nationalrat](#))

Entsprechend erwarten wir, dass die folgende Gesetzesänderung im Interesse der Planungssicherheit für Fahrzeugimporteure und damit auch im Sinne eines wirksamen Klimaschutzes durch eine hohe Zielerreichung baldmöglichst dem Parlament unterbreitet wird. Nicht gangbar ist hier offensichtlich eine Änderung im Rahmen des Erlasses der nächsten Teilrevision, da die Inkraftsetzung zwingend vor dem 1.1.2030 erfolgen muss und nicht per 1.1.2031 erfolgen kann, weil ansonsten die Schweiz ihre LKW-Flottenemissionen nicht im Gleichschritt mit der EU reduzieren kann.

Änderungsantrag:

Art. 10. Abs. 2 Bst. b CO₂-Gesetz

b für schwere Fahrzeuge die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 55 Prozent.

Detaillierte Stellungnahme

Bei den hier nicht explizit erwähnten Artikeln aus der Vernehmlassung stimmt der VCS zu.

Art. 23b Angaben in der Zollanmeldung – Zustimmung

Diese Ergänzung zur Vereinheitlichung der von den Importeuren gemachten Angaben unterstützen wir sehr.

Art. 30 Sanktion bei Grossimporteuren Abs. 2 und 2bis – Zustimmung mit Anpassung

Wir möchten beliebt machen, die Werte der CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotten arithmetisch zu runden, statt sie wie bisher systematisch zu unterschätzen, indem die Werte in jedem Fall abgerundet werden. Wird eine entsprechende Anpassung vorgenommen, können wir der Änderung zustimmen, neu für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge auf ein zehntel Gramm CO₂/km zu runden.

Änderungsantrag:

² Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion wie folgt gerundet:

a gemäss Vernehmlassungsvorlage

^{2bis}: Dabei gilt:

a ist der Wert der nachfolgenden Dezimalstelle 4 oder kleiner, so wird abgerundet.

b ist der Wert der nachfolgenden Dezimalstelle 5 oder grösser, so wird aufgerundet.

Anhang 5 (Art. 29 Abs. 1) - Ablehnung

In Anbetracht der in vielerlei Hinsicht wenig erfreulichen Ausgangslage erwarten wir vom Bundesrat, dass er seinen Handlungsspielraum ausschöpft, mit dem ihn der Gesetzgeber betraut hat.

Die Schweizer Klimapolitik wird mit einer massiven Ziellücke konfrontiert sein. Im Verkehr sind die Emissionen mit Abstand am wenigsten zurückgegangen und der Sektorrichtwert Verkehr wird erneut deutlich verfehlt werden. Ausserhalb der Neuwagenregulierung fehlen der Schweizer Klimapolitik weiterhin wirksame Massnahmen im Strassenverkehr. Da die vom Bundesrat vorgeschlagene Massnahmen (Ladestationenfinanzierung, Beimischung erneuerbarer Treibstoffe) abgelehnt wurden, dürfte sich die Situation bis 2030 zusätzlich verschärfen.

Dies ist umso stossender, als dass die Schweiz im Vergleich mit anderen EU-Staaten mit ähnlicher Ausgangslage (z.B. Österreich) bzgl. Verkehrsemissionen absolut und relativ zu anderen Sektoren bereits jetzt massiv im Rückstand ist. In Anbetracht des gleichen Netto-Null Ziels wie das europäische Ausland droht der Schweiz, diesen Rückstand in den 2030er- und 2040er-Jahren mit kostspieligen Last-Minute-Massnahmen aufholen zu müssen. Dazu könnten einschneidende Eingriffe wie die Verteuerung und Regulierung von Treibstoffen bis hin zu Pflicht gehören, Verbrennungsmotoren ausschliesslich mit erneuerbaren Treibstoffen zu betanken.

Die klimapolitische Fehlentwicklung im Verkehrsbereich wird dadurch verstärkt, dass die Abgabenhöhen mit Ausnahme der LSVA-pflichtigen Fahrzeuge in der Schweiz sowohl bezüglich Verbrauchssteuer (Mineralölsteuer) als auch bzgl. Benutzungsgebühr im internationalen Vergleich besonders tief sind. Werden wie in der Schweiz die zurückgelegten Strecken besonders tief (Mineralölsteuer) und die zurückgelegten Nationalstrassenkilometer im Gegensatz zu Frankreich, Italien oder Österreich gar nicht besteuert, müssen die beim Fahrzeugkauf wirkende Regulierungen (Flottenziele, nationale und kantonale Automobilbesteuerung) besonders kostspielig angesetzt sein, um gleich starke Effekte wie im Ausland zu erzielen.

In dieser Konstellation sollte der Bundesrat ein Interesse daran haben, das einzige verbleibenden Instrument im Problembereich Verkehr – die Neuwagenregulierung – so auszugestalten, dass weniger populäre Alternativmassnahmen künftig möglichst wenig beansprucht werden müssen. Zudem ist zu vermeiden, dass wegen der Inaktivität im Verkehrsbereich keine zusätzlichen Auslandszertifikate gekauft werden müssen, um die internationalen Verpflichtungen der Periode bis 2030 ex post, d.h. zu vergleichsweise hohen Preisen auszugleichen. Eine wirksam ausgestaltete Neuwagenregulierung hat zudem zur Folge, dass auf die Einführung einschneidender Massnahmen im Sektor Verkehr im Zeitraum 2030-2050 (die den Strassenverkehr weit über das bisherige Niveau von maximal 5 Rp. /l Treibstoff verteuern würden) idealerweise verzichtet werden kann.

Die aktuelle CO₂-Verordnung trägt der prekären Ausgangslage im Strassenverkehrsbereich mitnichten Rechnung und gewährt bei der Sanktionshöhe aus einer Kaufkraftperspektive gar einen im Vergleich zum Ausland zusätzlichen Rabatt: Wie die Erfahrung seit 2012 zeigt, wirkt bei Personenwagen die Neuwagenregulierung in der Schweiz nicht in gleich zuverlässig wie in der EU. Die Schweiz liegt weiterhin deutlich über dem europäischen Durchschnitt bei den Flottendurchschnitten und auch über dem gesetzlichen Zielwert. Dies hat nicht primär damit zu tun, dass die individuellen Zielvorgaben für Importeure leicht von den in der EU gültigen individuellen Zielvorgaben abweichen. Der Hauptgrund dürfte sein, dass die Ersatzleistungen bei der aktuellen Praxis für den Autohandel weniger stark ins Gewicht fallen, da die Ersatzleistungen nicht kaufkraftbereinigt sind. Real sind sie für Schweizer Käufer entsprechend noch unbedeutender als in der EU und auch für die Verkäufer sind sie im vergleichsweise hochpreisigen Automarkt der Schweiz von einer geringeren Bedeutung als in der EU.

Mit der hier vorgeschlagenen Anpassung in Anhang 5 der Verordnung kann der Neuwagenkauf elektrisch betriebener Fahrzeuge ein klein wenig attraktiver gemacht werden, so dass sich die Flottenwerte bei jenen Importeuren, bei den dies noch nötig ist, den gesetzlichen Zielwerten angleichen. Mit dem Ausschöpfen der gesetzlichen Sanktionshöhe von Fr. 152.-/g CO₂ besteht eine volkswirtschaftlich attraktivere Möglichkeit, die in einer kaufkraftbereinigten Betrachtung im Vergleich zum angrenzenden Ausland immer noch einem satten Rabatt für den Schweizer Autohandel gleichkommt. Dies ist auch deshalb angezeigt, weil der Bund damit den Auswirkungen früherer, fiskalpolitisch motivierter Entscheide zumindest teilweise entgegenwirkt, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Elektromobilität beeinträchtigten. Dazu zählen insbesondere die bereits erfolgte Ausdehnung der Automobilsteuer auf Elektrofahrzeuge sowie bereits vernehm-

lasste sogenannte Ersatzabgabe für Fahrzeuge, die nicht der Mineralölsteuer unterliegen.

Für schwere Fahrzeuge (Anhang 5 Ziff. 2) liegen hingegen noch keine Zahlen vor, die darauf hindeuten würden, dass die Wirkung der Flottenzielregulierung in der Schweiz tiefer ausfällt als in der EU, falls den Kaufkraftunterschiede bei den Ersatzleistungen nicht Rechnung getragen wird.

Änderungsantrag:

Art. 29

¹Das UVEK legt die Beträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich für das folgende Referenzjahr in Anhang 5 fest. Es berücksichtigt die folgenden in der Europäischen Union geltenden Beträge, die Einhaltung der Zielwerte und der Sektorrichtwerte Verkehr und die Schweizer Kaufkraft:

a gemäss geltendem Recht und Vernehmlassungsvorlage

b gemäss geltendem Recht und Vernehmlassungsvorlage

Ziff. 1 Bst. d - Ablehnung

Änderungsantrag:

Ziff. 1 Bst. d

d ab dem Referenzjahr 2027: 152 Franken

Ziff. 1 Bst. d - Enthaltung

Anhang 12 und ff - keine Stellungnahme

Stromversorgungsverordnung (StromVV)

Bei den hier nicht explizit erwähnten Artikeln aus der Vernehmlassung stimmt der VCS zu.

Art. 4 Abs. 3 Bst. d - Zustimmung mit Anpassung

Es erschliesst uns nicht, wieso für Elektrizität aus der erweiterten Eigenproduktion nur vorrangig und nicht ausschliesslich Herkunftsnachweise aus eben dieser erweiterten Eigenproduktion verwendet werden sollen. Der Zweck der Herkunftsnachweise besteht gerade darin, den Erwerb der entsprechenden Elektrizität beziehungsweise ihres erneuerbaren Herkunftsnachweises zu belegen. Dank der vorgesehenen Präzisierung von Art. 4 Abs. 3 Bst. d des Verordnungstexts gegenüber dem aktuell rechtsgültigen Wortlaut, kann die Einschränkung "vorrangig" entfallen.

Änderungsantrag:

Art. 4 Abs. 3 Bst. d

3 Für die Berechnung der anrechenbaren Energiekosten gelten die folgenden Grundsätze:

d. Die Verteilnetzbetreiber müssen für denjenigen Teil der Elektrizität aus der erweiterten Eigenproduktion, den sie in der Grundversorgung einsetzen, insbesondere zur Erreichung des Mindestanteils nach Artikel 4a Absatz 1, ~~vorrangig~~ Herkunftsnachweise aus dieser Produktion verwenden.

Art. 4b Standardstromprodukt - Zustimmung mit Anpassung

Das Ziel des Mindestanteils an erneuerbarem und inländischem Strom im Standardstromprodukt der Grundversorgung ist die Steigerung der Nachfrage und somit die Steigerung des Werts von inländischem erneuerbarem Strom. Da mit der quartalsweisen Stromkennzeichnung eine Knappheit an inländischen Herkunftsnachweisen eigentlich nur für das Winterhalbjahr zu erwarten ist, soll die vorgeschlagene Lockerung für die Tarifjahre 2028 und 2029 auch nur für diese Zeitspanne, das heisst für das erste und das vierte Quartal, gelten. Denn auch im Sommer soll eine möglichst hohe Nachfrage nach inländischem erneuerbarem Strom dessen Wert steigern. Aus diesem Grund fordern wir untenstehende Anpassung.

Wir fordern den Bundesrat auch auf, die Situation von HKN für qualitativ sehr hochwertigen Strom, also zertifizierten Strom wie beispielsweise naturemade star, zu beobachten. Wenn HKN für inländischen und erneuerbaren Strom knapp sind, kann es sein, dass EVU zertifizierte naturemade star-HKN für minderwertigeren Strom verwenden müssen und diese nicht zu ihrem eigentlichen Wert an andere Kundinnen auf dem freien Markt absetzen können. Dieses "Downgrading" wäre aus volkswirtschaftlicher und Umweltperspektive unerwünscht und sollte Gegenmassnahmen generieren, wie zusätzliche Massnahmen für den Ausbau der inländischen erneuerbaren Stromproduktion.

Änderungsantrag:

Art. 4b Standardstromprodukt

1 Die Verteilnetzbetreiber müssen bei der Stromkennzeichnung gegenüber den Endverbrauchern, die mit dem Standardstromprodukt (art. 6 Abs. 2bis StromVG) versorgt werden, für einen bestimmten Anteil der in jedem Quartal gelieferten Elektrizität Herkunftsnachweise verwenden, die eine inländische und erneuerbare Herkunft des Stroms belegen.

2 Der Anteil beträgt:

- a. Für das Tarifjahr 2028: mindestens 1/3 im ersten und vierten Quartal und mindestens 2/3 im zweiten und dritten Quartal;
- b. Für das Tarifjahr 2029: mindestens 1/2 im ersten und vierten Quartal und mindestens 2/3 im zweiten und dritten Quartal;
- c. Ab dem Tarifjahr 2030: mindestens 2/3.