


Faktenblatt CO₂-Gesetz: Treibstoffkompensation

Gesetzesartikel	Art. 30–32	
Beitrag zum Reduktionsziel bis 2030 gegenüber Referenzentwicklung	Mindestens 2 Mio. t CO ₂ im Jahr 2030 durch Massnahmen in der Schweiz (entspricht rund 22% der Inlandwirkung) und rund 6 Mio. t CO ₂ im Jahr 2030 durch Massnahmen im Ausland.	
Ausgewählte Befürworter	TCS , Economiesuisse, Wirtschaftskomitee, Holzwirtschaft	Copyright: VCS

Kontext

Der Strassenverkehr ist für 23 Prozent der Treibhausgase der Schweiz verantwortlich¹. Die Emissionen sind gegenüber 1990 nicht gesunken. Schweizerinnen und Schweizer fahren längere Strecken im Auto, besitzen mehr Autos (siehe Grafik) und kaufen Fahrzeuge, die im Europavergleich am meisten CO₂ ausstossen. Ohne zusätzliche Massnahmen bei den fossilen Treibstoffen kann die Schweiz ihr Klimaziel nicht erreichen.

Neben Instrumenten zur Reduktion der CO₂-Emissionen bei Neufahrzeugen (siehe Faktenblatt Neufahrzeuge) müssen die Treibstoffimporteure einen Teil der CO₂-Emissionen, die sie durch den Benzin- und Dieserverkauf verursachen, durch Klimaschutzprojekte kompensieren. Diese Kompensation kostet die Treibstoffimporteure Geld. Gemäss CO₂-Gesetz dürfen die Treibstoffimporteure diese Kosten über den Verkaufspreis von Benzin und Diesel weitergeben. Der Bundesrat hatte keine Obergrenze für diese Kostenweitergabe vorgesehen. Das Parlament hat entschieden, eine Obergrenze beizubehalten, hat sie aber von heute 5 Rp./l auf neu 12 Rp./l erhöht.

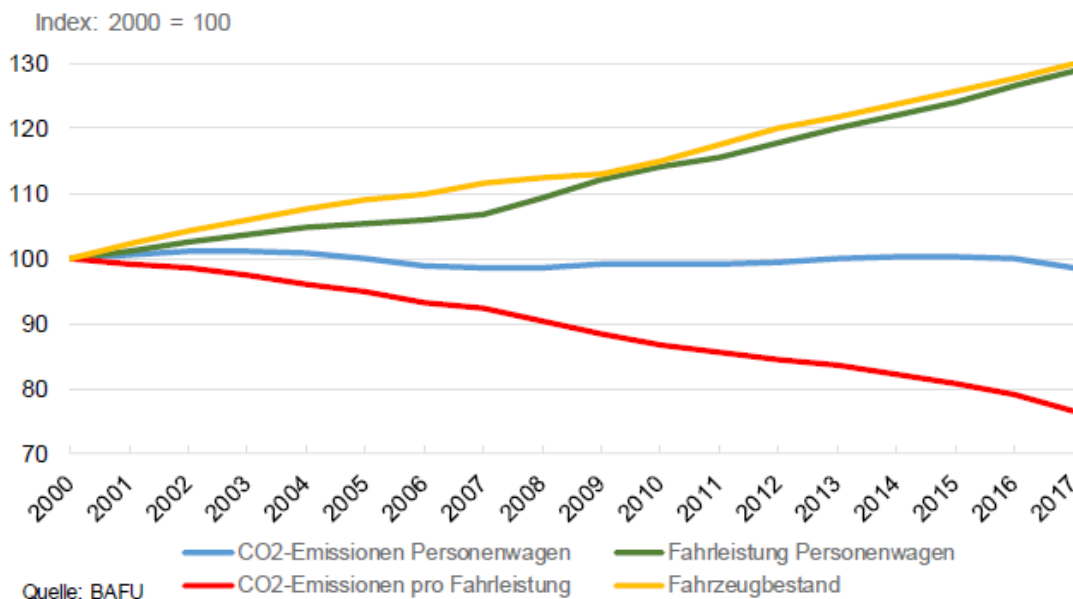


Abbildung Z- 5: Energiebedingte CO₂-Emissionen der Personenwagen in Relation zu Fahrzeugbestand und Fahrleistung (indexiert). Quelle: BFE (2019e), BAFU (2019)

Abbildung 1: BFE 2020: Auswirkungen der Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012–2018, S. 11.

¹ Siehe <https://www.wwf.ch/de/unsere-ziele/flugverkehr> für die Sektoraufteilung inkl. Luftfahrt.

Heutiger Stand, bisheriges CO₂-Gesetz / bisherige Regelungen

- Bereits heute werden 10 Prozent der CO₂-Emissionen des getankten Benzins durch private Klimaschutzprojekte in der Schweiz kompensiert. Der Aufschlag auf Treibstoff beträgt im bisherigen Gesetz maximal 5 Rp./l Benzin. Die Treibstoffimporteure wählen selbst die Klimaschutz-Projekte aus und halten so die Kosten tief (aktueller Aufschlag circa 2 Rp./l Benzin). Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (Klik) ist von den Treibstoffimporteuren beauftragt, die gesetzlichen Auflagen zu erfüllen.

Was ändert sich mit dem neuen Gesetz?

- Neu werden statt 10 bis zu maximal 90 Prozent der Emissionen mit Projekten sowohl im In- als auch im Ausland kompensiert. Im Inland werden dabei bestehende Aktivitäten in Bereichen wie Fernwärme, Biogasanlagen, Gebäudeautomatisierung weitergeführt und ausgebaut sowie neue Bereiche erschlossen, zum Beispiel die Förderung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen und deren Infrastruktur. Im Ausland werden in rund zehn Ländern (z.B. Peru und Ghana) Klimaschutzprojekte finanziert, die über das hinausgehen, was die Länder zur Erfüllung ihrer Pariser Klimaziele ohnehin gemacht hätten. Hierzu gehört die Förderung effizienter Kochstellen, Elektrobusse etc.
- **Anpassung Obergrenze:** Im Vergleich zur aktuellen Regelung sind bis 2024 zusätzlich maximal 5 Rp./l zulässig, denn die bisherige CO₂-Kompensation darf bereits maximal 5 Rp./l kosten ([Art. 26](#) des aktuellen CO₂-Gesetzes). Ab 2025 sind weitere 2 Rp./l Benzin erlaubt, also maximal 12 Rp./l. Diese Mittel werden von den Treibstoffimporteuren erhoben und gehen in deren Stiftung Klik für die Finanzierung der genannten Klimaschutz-Projekte.
- Neu wird ein Teil dieser Mittel für den Ausbau der **Elektro-Ladestationen** und andere Massnahmen für die Elektro- und Wasserstoff-Mobilität reserviert (Art. 30 Absatz 3).

Nutzen der Massnahme und Chancen

- Mit dem neuen CO₂-Gesetz werden doppelt so viele [private Projekte für Klimaschutzlösungen](#) möglich.
- Zu den grössten Projekten gehören die Anrechnung der CO₂-Senkenleistungen von Schweizer Holz, klimafreundlichere Kühlsysteme bei Detailhändlern und Wärmeverbände, die mit Seewasser heizen.
- Für die Schweiz lohnt es sich, wenn sie dank Klimaschutzprojekten im Inland wie Ladestationen für die Elektromobilität weniger Geld für Erdölimporte (primär aus Nigeria, Kasachstan und Libyen) ausgeben muss.
- Die Gelder aus der Treibstoffkompensation sorgen dafür, dass der Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln (Benzinauto, Elektroauto, öV, Velo) spielt.

Längerfristig werden folgende Entwicklungen erwartet

Mit dem neuen CO₂-Gesetz wird der Wechsel von Benzin und CO₂-intensiven Fahrzeugen hin zu Elektroautos und anderen emissionsarmen Antrieben erleichtert. Das entspricht der Absicht der Schweizer Autofahrerinnen und -fahrer: Die Mehrheit möchte sich beim nächsten Autowechsel ein Elektroauto kaufen (TCS 2020). Diese sind von der Produktion bis zur Verschrottung ökologischer, wenn sie mit dem aktuellen Schweizer Strommix fahren. Und sie sind jetzt schon billiger, wenn man die gesamten Kosten, also Investitions- und Betriebskosten, rechnet. Zum Beispiel ist [gemäß TCS](#) der meistverkaufte Benziner Skoda Octavia als Combi 1.5 TSI ACT heute schon teurer als vergleichbare Elektroautos wie Mazda MX-30 e-Skyactiv First Edition (ab 12 000 km/Jahr) oder Hyundai Kona electric Pica 136 (unabhängig von der Fahrdistanz). In Kürze werden Elektroautos auch beim Kauf nicht mehr teurer sein als Benzin- und Dieselaautos, zum Beispiel bei VW ab 2023.

Gemäss Kostenberechnung des [TCS](#) ist der Benzinpreis zudem nur für 15 Prozent der Kosten der Autofahrer verantwortlich. Etwa gleich viel wie fürs Benzin gibt eine Autofahrerin für die Garage aus. Benzinpreis pro Liter und Benzinsteuern sind immer noch gleich hoch wie in den 1990er-Jahren. Pro zurückgelegten Kilometer bezahlen die Autofahrer immer weniger. Pro Kilometer werden zudem die Benzinkosten der Autofahrerinnen wegen dem neuen CO₂-Gesetz mit seinen Regeln für PW-Neuwagen bis 2030 mehr als halbiert: von 138 g CO₂/km (bei ca. 5,8 l/100 km) im Jahr 2019 auf voraussichtlich ca. 59 g CO₂/km (bei ca. 2,5 l/100 km).

Auswirkungen der Massnahme auf die Wirtschaft

Die Massnahme wurde 2012 nach dem Vorbild des Klimarappens der Erdölvereinigung, dem Verband der Importeure von Brenn- und Treibstoffen, eingeführt und ist ein bewährtes Instrument. Bauunternehmen, Landwirtschaft, Transportunternehmen und Holzwirtschaft profitieren davon. Die Erdölvereinigung, bekämpft jedoch unter dem heutigen Namen Avenergy das CO₂-Gesetz mit der erneuerten Treibstoffkompensationsregelung.

Auswirkungen der Massnahme auf Private

Das CO₂-Gesetz will beim Autoverkehr jene belohnen, die bereit sind, ihr Verhalten klimafreundlich zu machen und arbeitet deshalb mit Anreizen statt Verboten.

Wer künftig ein Elektroauto kauft, profitiert gleich doppelt.

- Er/Sie spart mit dem neuen CO₂-Gesetz Geld und profitiert dank den Neuwagenregeln des neuen Gesetzes von einem grösseren Angebot an Elektroautos. Besitzerinnen und Besitzer von Elektroautos zahlen keinen Klimaschutzrappen aufs Benzin (max. 12 Rp./l), keine Benzinsteuern (76 Rp./l), keine Autoimportsteuerung (4% des Neuwagenpreises) und sie sparen dank des wartungsarmen Elektromotors auch Reparatur- und Servicekosten.
- Besitzerinnen und Besitzer von Elektroautos profitieren mit dem neuen CO₂-Gesetz von mehr Ladestationen in Mehrparteiengebäuden (Art. 55 Absatz 2 Buchstabe g), am Arbeitsplatz und im öffentlichen Raum (Art. 30 Absatz 3).

Wer weiterhin Benzin- oder Dieselmotoren bevorzugt, spart Geld. Weil diese Autos und künftige Occasionsfahrzeuge mit den neuen Neuwagen-Regeln des CO₂-Gesetzes weniger Benzin verbrauchen, ist die Ersparnis beim Tanken grösser als die maximal 60 Franken pro Jahr, welche die Kompensationsabgabe für Klimaschutzprojekte bei durchschnittlicher Autonutzung zusätzlich kosten werden (Annahmen 15 000 km/Jahr; 4 l/100 km, 10 Rappen/l statt wie heute 2 Rappen/l Klimaschutzrappen).

Die **Bergregionen** sind vom Klimaschutzrappen des neuen CO₂-Gesetzes nicht überdurchschnittlich betroffen. Die Bevölkerung im ländlichen Raum ist zwar stärker auf das eigene Auto angewiesen, benutzt jedoch ihr Auto für kürzere Strecken als der Schweizer Durchschnitt. In den Bergregionen werden weniger CO₂-intensive Fahrzeuge gefahren. Die grössten, schwersten und klimaschädlichsten Fahrzeuge werden an der Zürcher Goldküste gekauft.

Internationale Entwicklungen und Regelungen

In der EU gibt es das Instrument der Treibstoffkompensation heute nicht. Die EU schreibt den Treibstofflieferanten jedoch Mindestziele zum Anteil erneuerbarer Treibstoffe vor und macht Vorgaben über den maximalen Fussabdruck der fossilen Treibstoffe. Deutschland führt neue Klimaabgaben auch auf Treibstoffen ein (CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel seit 1. Januar 2021). Die Benzin- und Dieselpreise sind und bleiben deshalb vergleichbar zu den Nachbarn.

Bildmaterial zum Download

<https://klimaschutz-ja.ch/medien>

Die Fachexperten

Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Patrick Hofstetter patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37

Martin Winder, martin.winder@verkehrsclub.ch