

A

## Teilrevision des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes

# Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz)

Entwurf

### Änderung vom ...

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 20. Januar 2010<sup>1</sup>,  
beschliesst:*

I

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz vom 8. Oktober 1999<sup>2</sup> wird wie folgt geändert:

*Gliederungstitel vor Art. 11a*

### **2a. Abschnitt: (neu)** **Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen**

*Art. 11a* Grundsatz

<sup>1</sup> Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden (Personenwagen), sind bis Ende 2015 auf durchschnittlich 130 g CO<sub>2</sub>/km zu vermindern.

<sup>2</sup> Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung erstmals im Jahr 2016 und anschliessend alle drei Jahre Bericht, inwieweit der Zielwert nach Absatz 1 erreicht worden ist.

<sup>3</sup> Er unterbreitet der Bundesversammlung rechtzeitig Vorschläge zu einer weitergehenden Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen für die Zeit nach dem Jahr 2019. Dabei berücksichtigt er die Vorschriften der Europäischen Union.

<sup>1</sup> BBl 2010 973

<sup>2</sup> SR 641.71

*Art. 11b*      Individuelle Zielvorgabe

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt eine Berechnungsmethode fest, nach der für jeden Importeur oder Hersteller von Personenwagen eine individuelle Zielvorgabe für die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der eingeführten oder hergestellten Personenwagen berechnet wird. Die Berechnung bezieht sich auf die im jeweiligen Jahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen des Importeurs oder Herstellers (Personenwagenflotte).

<sup>2</sup> Bei der Festlegung der Berechnungsmethode berücksichtigt der Bundesrat insbesondere:

- a. die Eigenschaften der eingeführten oder hergestellten Personenwagen wie Leergewicht, Standfläche oder Ökoinnovationen;
- b. die Vorschriften der Europäischen Union.

<sup>3</sup> Importeure und Hersteller können sich zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen. In diesem Fall wird die individuelle Zielvorgabe für die Personenwagenflotte der einzelnen Emissionsgemeinschaft berechnet.

<sup>4</sup> Im Falle von Importeuren und Herstellern, die jährlich weniger als 50 Personenwagen einführen oder herstellen, wird die individuelle Zielvorgabe anhand der Berechnungsmethode nach Absatz 1 für jeden einzelnen Personenwagen festgelegt.

*Art. 11c*      Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen

<sup>1</sup> Das Bundesamt für Energie berechnet am Ende des jeweiligen Jahres für jeden Importeur oder Hersteller beziehungsweise für jede Emissionsgemeinschaft:

- a. die individuelle Zielvorgabe nach Artikel 11b Absatz 1;
- b. die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der betreffenden Personenwagenflotte.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Angaben die Importeure oder Hersteller von Personenwagen, für die keine Typengenehmigung vorliegt, für die Berechnungen nach Absatz 1 machen müssen. Er kann vorsehen, dass der Berechnung ein pauschaler Emissionswert zugrunde gelegt wird, falls die Angaben nicht innerhalb einer bestimmten Frist eingereicht werden.

<sup>3</sup> Für die Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden für die Jahre 2012–2014 folgende Anteile der Personenwagenflotte mit den tiefsten CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt:

- a. für das Jahr 2012: 65 Prozent;
- b. für das Jahr 2013: 75 Prozent;
- c. für das Jahr 2014: 80 Prozent.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann festlegen, inwieweit Personenwagen mit sehr tiefen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Berechnung nach Absatz 1 Buchstabe b besonders berücksichtigt werden.

*Art. 11d* Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

<sup>1</sup> Überschreiten die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Personenwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers beziehungsweise einer Emissionsgemeinschaft die individuelle Zielvorgabe, so muss der Hersteller, der Importeur oder die Emissionsgemeinschaft dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen folgende Beträge entrichten:

- a. für die Jahre 2012–2018:
  1. für das erste Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 7.50 Franken,
  2. für das zweite Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 22.50 Franken,
  3. für das dritte Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 37.50 Franken,
  4. für das vierte und jedes weitere Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 142.50 Franken;
- b. ab dem 1. Januar 2019: für jedes Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe 142.50 Franken.

<sup>2</sup> Für Importeure und Hersteller, die jährlich weniger als 50 Personenwagen einführen oder herstellen, gelten die Beträge nach Absatz 1 für jeden einzelnen Personenwagen. Für die Jahre 2012–2014 werden die Beträge mit den Prozentsätzen nach Artikel 11c Absatz 3 multipliziert.

<sup>3</sup> Die Mitglieder von Emissionsgemeinschaften haften für die Entrichtung der Sanktion solidarisch.

<sup>4</sup> Im Übrigen gelten für die Entrichtung der Sanktion die Artikel 10 und 11 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996<sup>3</sup> sinngemäss.

<sup>5</sup> Der Bundesrat kann vorsehen, dass in den Verkaufsunterlagen für Personenwagen der Betrag anzugeben ist, der nach Massgabe der Absätze 1 und 2 zu entrichten wäre, wenn die Sanktion aufgrund der CO<sub>2</sub>-Emissionen des einzelnen Personenwagens festgesetzt würde.

*Art. 11e* Verfahren

Der Bundesrat regelt das Verfahren für den Vollzug der Sanktion.

*Art. 11f* Verwendung des Ertrags aus der Sanktion

<sup>1</sup> Der Ertrag aus der Sanktion wird einschliesslich der Zinsen nach Abzug der Vollzugskosten gleichmässig an die Bevölkerung verteilt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat regelt Art und Verfahren der Verteilung. Er kann die Kantone, öffentlich-rechtliche Körperschaften oder Private mit der Verteilung beauftragen.

<sup>3</sup> SR 641.61

*Art. 13a (neu) Falschangaben über Personenwagen*

<sup>1</sup> Wer für die Berechnungen nach Artikel 11c vorsätzlich falsche Angaben macht, wird mit Busse bis zu 30 000 Franken bestraft.

<sup>2</sup> Handelt die Täterin oder der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse.

II

*Änderung bisherigen Rechts*

Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958<sup>4</sup> wird wie folgt geändert:

*Art. 104a Abs. 2 Bst. e (neu) und Abs. 5 Bst. f (neu)*

<sup>2</sup> Das Register dient der Erfüllung folgender gesetzlicher Aufgaben:

- e. Vollzug der Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Personenwagen.

<sup>5</sup> Folgende Stellen können durch ein Abrufverfahren Einsicht in das Register nehmen:

- f. das Bundesamt für Energie für den Vollzug der Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Personenwagen.

III

*Referendum und Inkrafttreten*

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

## Einbau in die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes

# Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz)

Entwurf

vom ...

---

*Der Entwurf für ein neues CO<sub>2</sub>-Gesetz gemäss Botschaft vom 26. August 2009<sup>5</sup> über die Schweizer Klimapolitik nach 2012 ist mit folgenden Bestimmungen zu ergänzen:*

### Art. 9 Grundsatz

<sup>1</sup> Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden (Personenwagen), sind bis Ende 2015 auf durchschnittlich 130 g CO<sub>2</sub>/km zu vermindern.

<sup>2</sup> Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung erstmals im Jahr 2016 und anschliessend alle drei Jahre Bericht, inwieweit der Zielwert nach Absatz 1 erreicht worden ist.

<sup>3</sup> Er unterbreitet der Bundesversammlung rechtzeitig Vorschläge zu einer weitergehenden Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen für die Zeit nach dem Jahr 2019. Dabei berücksichtigt er die Vorschriften der Europäischen Union.

### Art. 10 Individuelle Zielvorgabe

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt eine Berechnungsmethode fest, nach der für jeden Importeur oder Hersteller von Personenwagen eine individuelle Zielvorgabe für die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der eingeführten oder hergestellten Personenwagen berechnet wird. Die Berechnung bezieht sich auf die im jeweiligen Jahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen des Importeurs oder Herstellers (Personenwagenflotte).

<sup>2</sup> Bei der Festlegung der Berechnungsmethode berücksichtigt der Bundesrat insbesondere:

- a. die Eigenschaften der eingeführten oder hergestellten Personenwagen wie Leergewicht, Standfläche oder Ökoinnovationen;
- b. die Vorschriften der Europäischen Union.

<sup>5</sup> Botschaft: BBl 2009 7433; Entwurf: BBl 2009 7525

<sup>3</sup> Importeure und Hersteller können sich zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen. In diesem Fall wird die individuelle Zielvorgabe für die Personenwagenflotte der einzelnen Emissionsgemeinschaft berechnet.

<sup>4</sup> Im Falle von Importeuren und Herstellern, die jährlich weniger als 50 Personenwagen einführen oder herstellen, wird die individuelle Zielvorgabe anhand der Berechnungsmethode nach Absatz 1 für jeden einzelnen Personenwagen festgelegt.

*Art. 10a* Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen

<sup>1</sup> Das Bundesamt für Energie berechnet am Ende des jeweiligen Jahres für jeden Importeur oder Hersteller beziehungsweise für jede Emissionsgemeinschaft:

- a. die individuelle Zielvorgabe nach Artikel 10 Absatz 1;
- b. die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der betreffenden Personenwagenflotte.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Angaben die Importeure oder Hersteller von Personenwagen, für die keine Typengenehmigung vorliegt, für die Berechnungen nach Absatz 1 machen müssen. Er kann vorsehen, dass der Berechnung ein pauschaler Emissionswert zugrunde gelegt wird, falls die Angaben nicht innerhalb einer bestimmten Frist eingereicht werden.

<sup>3</sup> Für die Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden für die Jahre 2013 und 2014 folgende Anteile der Personenwagenflotte mit den tiefsten CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt:

- a. für das Jahr 2013: 75 Prozent;
- b. für das Jahr 2014: 80 Prozent.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann festlegen, inwieweit Personenwagen mit sehr tiefen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Berechnung nach Absatz 1 Buchstabe b besonders berücksichtigt werden.

*Art. 11* Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

<sup>1</sup> Überschreiten die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Personenwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers beziehungsweise einer Emissionsgemeinschaft die individuelle Zielvorgabe, so muss der Hersteller, der Importeur oder die Emissionsgemeinschaft dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen folgende Beträge entrichten:

- a. für die Jahre 2013–2018:
  1. für das erste Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 7.50 Franken,
  2. für das zweite Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 22.50 Franken,
  3. für das dritte Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 37.50 Franken,

4. für das vierte und jedes weitere Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe: 142.50 Franken;

b. ab dem 1. Januar 2019: für jedes Gramm CO<sub>2</sub>/km über der individuellen Zielvorgabe 142.50 Franken.

<sup>2</sup> Für Importeure und Hersteller, die jährlich weniger als 50 Personenwagen einführen oder herstellen, gelten die Beträge nach Absatz 1 für jeden einzelnen Personenwagen. Für die Jahre 2013 und 2014 werden die Beträge mit den Prozentsätzen nach Artikel 10a Absatz 3 multipliziert.

<sup>3</sup> Die Mitglieder von Emissionsgemeinschaften haften für die Entrichtung der Sanktion solidarisch.

<sup>4</sup> Im Übrigen gelten für die Entrichtung der Sanktion die Artikel 10 und 11 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996<sup>6</sup> sinngemäss.

<sup>5</sup> Der Bundesrat kann vorsehen, dass in den Verkaufsunterlagen für Personenwagen der Betrag anzugeben ist, der nach Massgabe der Absätze 1 und 2 zu entrichten wäre, wenn die Sanktion aufgrund der CO<sub>2</sub>-Emissionen des einzelnen Personenwagens festgesetzt würde.

#### *Art. 34* Verteilung an die Bevölkerung

Der Ertrag aus der Sanktion nach Artikel 11 wird nach Artikel 33 Absatz 2 an die Bevölkerung verteilt.

#### *Art. 40* Falschangaben über Personenwagen

<sup>1</sup> Wer für die Berechnungen nach Artikel 10a vorsätzlich falsche Angaben macht, wird mit Busse bis zu 30 000 Franken bestraft.

<sup>2</sup> Handelt die Täterin oder der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse.

#### *Art. 41 Abs. 2*

<sup>2</sup> Verfolgende und urteilende Behörde ist die Eidgenössische Zollverwaltung.

