

Herrn  
Dr. Walter Steinmann  
Direktor  
Bundesamt für Energie (BFE)  
3003 Bern

Bern, 7. Januar 2011

# Änderung von Artikel 8 des Energiegesetzes

## Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Mit Schreiben vom 25. November 2010 haben Sie die Strassenverkehrsverbände nachträglich zur Vernehmlassung betreffend die Änderung von Artikel 8 des Energiegesetzes (EnG) eingeladen, wofür wir Ihnen danken. Im Rahmen der besagten Vernehmlassung nehmen wir zum zur Diskussion gestellten Vorentwurf gerne Stellung und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit der vorgeschlagenen Änderung von Art. 8 EnG, die einem System- bzw. Paradigmenwechsel gleichkommt, nicht einverstanden und lehnt diese ab. Am Prinzip des Primats freiwilliger Vereinbarungen ist demnach festzuhalten. Eventualiter sind die serienmässig hergestellten Motorfahrzeuge von einer allfälligen Neuregelung auszunehmen.**

Wie das Bundesamt für Energie (BFE) am 7. Juni 2010 verlauten liess, betrug der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der 2009 neu in Verkehr gesetzten Personenwagen (PW) 6,86 Liter (l) pro hundert Kilometer (km). Gegenüber 2008 (7,14 l/100 km) entsprach dies einer deutlichen Abnahme um fast vier Prozent. Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagen sind um 4,6 Prozent gesunken und lagen 2009 bei 167 Gramm (g) CO<sub>2</sub> pro Kilometer (2008: 175 g/km). Ende 2010 hat dieser mittlere CO<sub>2</sub>-Ausstoss nach Auskunft der Branche (auto-schweiz) voraussichtlich noch 162 g/km (+/- 1 g) betragen.

Die Effizienz der Neuwagen hat sich gemäss BFE in den letzten Jahren stark verbessert. So belief sich der Verbrauch pro tausend Kilogramm (kg) Fahrzeuggewicht im Jahr 2009 4,74 l/100 km (2008: 4,85 l/100 km) oder mehr als zwei Liter weniger als 1996 (6,84 l/100 km). Das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagen hat 2009 zum zweiten Mal (erstmalig 2008) seit 20 Jahren abgenommen.

Ferner ging laut BFE der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen 2009 deutlich zurück (minus 72 cm<sup>3</sup> gegenüber 2008) und lag neu bei 1'836 Kubikzentimeter (cm<sup>3</sup>), was voraussichtlich einerseits auf den zunehmenden Marktanteil von Kleinwagen und andererseits auf das „Downsizing“ der Motoren (kleinere Motoren mit Aufladung) zurückzuführen ist. Zum Vergleich: Zwischen 1996 und 2007 lag der durchschnittliche Hubraum der Neuwagen stets zwischen 1'944 und 1'989 cm<sup>3</sup>.

Zwar hätte bis 2008 der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der neu in Verkehr gesetzten PW auf 6,4 l/km gesenkt werden sollen. Dazu hatte sich auto-schweiz, eine der Trägerorganisationen von strasseschweiz, in einer im Februar 2002 unterzeichneten Zielvereinbarung mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) auf freiwilliger Basis verpflichtet. Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Neuwagen war danach zwar kontinuierlich gesunken, jedoch nicht um durchschnittlich drei Prozent pro Jahr, sondern etwas weniger. Wie hiervor erwähnt lag er 2009 bei 6,86 l/100 km statt wie vereinbart bei 6,4 l/100 km per Ende 2008. Damit ist das Reduktionsziel bezogen auf den festgelegten Ausgangswert von 8,4 l/100 km zu immerhin fast 80 Prozent erreicht worden.

**Daraus wird klarerweise ersichtlich, dass die entsprechende, Anfang 2002 unterzeichnete freiwillige Vereinbarung zwischen UVEK und auto-schweiz ihre Wirkung keineswegs verfehlt hat. Vielmehr haben die grossen Anstrengungen der Branche nicht nur im Ausland, sondern auch im Inland (z.B. die Kampagne „von B nach A in den besten Energiekategorien“) Früchte getragen und dazu geführt, dass der Treibstoffverbrauch von Neuwagen während der letzten rund neun Jahre kontinuierlich abgenommen hat, wenn auch auf einem verglichen mit der Vereinbarung zeitlich leicht verzögerten Absenkungspfad.**

Kommt hinzu, dass das UVEK die Energieeffizienz-Kategorien der Energieetikette für PW auf den 1. Juli 2010 verschärft hat. Diese Anpassung erfolgte im Rahmen der gemäss Energieverordnung (EnV) vorgeschriebenen periodischen (zweijährlichen) Überprüfung. Durch die besagte Verschärfung wird garantiert, dass erneut nur ein Siebtel aller Neuwagenmodelle in die beste Effizienz-kategorie A fällt. Auch diese vorgeschriebene repetitive Massnahme wird dafür sorgen, dass der Treibstoffverbrauch neu in Verkehr gesetzter PW weiter absinkt und sich deren CO<sub>2</sub>-Ausstoss wie bisher zusätzlich verringert.

Im Weiteren hat der Bundesrat am 18. Juni 2010 – ganz im Sinne der Strassenverkehrsverbände – beschlossen, die für PW etablierte Energieetikette beizubehalten und zu verbessern. Künftig sollen der CO<sub>2</sub>-Ausstoss und der Energieverbrauch klarer dargestellt werden. Zudem sollen in Zukunft Elektroautos und mit Biotreibstoffen betriebene PW ebenfalls beurteilt werden können. Mit der Beibehaltung der Energieetikette ist laut Bundesrat die Kontinuität betreffend die Kundeninformation sowie punkto Zusammenarbeit mit dem Automobilgewerbe sichergestellt. Die Energieetikette könne zudem als Grundlage für die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer dienen, die in verschiedenen Kantonen geplant ist.

Von dieser Entscheidung und diesen Äusserungen sowie dem Umstand, dass der Bundesrat auf die akribisch und mit erheblichem finanziellen Aufwand vorbereitete Ablösung der bewährten Energiedurch eine äusserst umstrittene Umweltetikette verzichtet hat, glaubt **strasseschweiz** ableiten zu können, dass die Landesregierung auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit der Automobilbranche, **die primär auf Freiwilligkeit beruht**, grossen Wert legt.

Diese Auffassung wurde im Übrigen bereits durch den Entscheid des Bundesrats vom 11. Juni 2010 bekräftigt, als dieser das Konzept von EnergieSchweiz 2011-2020 verabschiedete. Das Konzept des seit 2001 laufenden Aktionsprogramms für Energieeffizienz und erneuerbare Energien wurde dabei vollständig überarbeitet und stärker auf die aktuellen energie- und klimapolitischen Herausforderungen ausgerichtet. Insbesondere stützt sich EnergieSchweiz in seiner zweiten Etappe auf die 2007 festgelegte energiepolitische Vier-Säulen-Strategie des Bundesrats ab: 1. Energieeffizienz, 2. erneuerbare Energien, 3. Grosskraftwerke, 4. Energieausserpolitik. Konkret soll das Programm einen massgeblichen Beitrag an die Ausschöpfung der Potenziale der Energieeffizienz sowie der erneuerbaren Energien leisten.

EnergieSchweiz soll in diesem Rahmen einerseits die gesetzlichen Vorschriften, Förderprogramme und marktwirtschaftlichen Instrumente der Energie- und Klimapolitik unterstützen; andererseits soll es mit innovativen Projekten, Partnerschaften, Beratungsinitiativen sowie anderen gezielten Aktivitäten die **Umsetzung freiwilliger Massnahmen** in Haushalten, Kommunen, Gewerbe und Industrie fördern. EnergieSchweiz verstärkt speziell die Schwerpunkte energieeffiziente und emissionsarme Mobilität, sparsame elektrische Geräte und Motoren sowie die Aus- und Weiterbildung.

Wie schon in der ersten Programmphase soll EnergieSchweiz 2011-2020 weiterhin von einem dichten Netzwerk aus Bund, Kantonen, Gemeinden, Wirtschaft, Verbänden und Organisationen getragen und umgesetzt werden. Die strategische Steuerung des Programms übernimmt eine vom UVEK geleitete Strategiegruppe mit Vertretern aus Bund, Kantonen, Gemeinden und Städten, Wirtschaft, Umwelt- und Konsumentenorganisationen. Das BFE ist für die operative Leitung des Programms verantwortlich. Durch einen Übergang vom Agenturmodell zur Projekt-Zusammenarbeit kann das Programm seine finanziellen Mittel flexibel und konsequent dort einsetzen, wo sie die grösste Wirkung erzielen. Zudem sollen neue Partnerschaften mit der Wirtschaft im Sinne von Public Private Partnerships (PPP) aufgebaut werden.

Gemäss BFE werden die rasanten technischen Fortschritte, insbesondere was die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von Neuwagen anbelangt, unter anderem durch den von der Europäischen Union (EU) festgelegten Zielwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km ermöglicht: Bis 2015 sollen nämlich alle in der EU in Verkehr gesetzten Neuwagen diesen Durchschnittswert erreichen. Die Schweiz profitiere von den dadurch ausgelösten technischen Innovationen, da immerhin rund 70 Prozent aller Neuwagenimporte aus dem EU-Raum stammen. Der Bundesrat möchte den Zielwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015 auch in der Schweiz einführen. Am 20. Januar 2010 hat er deshalb eine entsprechende Vorlage als indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ (Offroader-Initiative) zuhanden des Parlaments verabschiedet. Am 7. Dezember 2010 ist nun der Nationalrat als Erstrat dem Entwurf des Bundesrats gefolgt.

**Weil im Bereich der Motorfahrzeuge – vor allem hinsichtlich der im Fokus stehenden Neuwagen – zwar nicht primär, aber sekundär auch hierzulande bereits sehr viel unternommen wurde sowie künftig getan wird und weil diesbezüglich eine grosse wirtschaftliche sowie politische Verflechtung mit der EU besteht, lehnt strasseschweiz die Änderung von Art. 8 des EnG sowie das damit verbundene Abrücken vom vorrangigen Prinzip der Freiwilligkeit ab. Gesetzt den Fall, die Neuregelung würde in der vorgeschlagenen Form legifigiert, beantragen wir, dass die serienmässig hergestellten Motorfahrzeuge davon ausgenommen werden.**

Für dieses Vorgehen sprechen ausserdem die enormen Verbesserungen, die im generellen Emissionsverhalten der Motorfahrzeuge und des Strassenverkehrs in der Vergangenheit sowohl **auf freiwilliger Basis** als auch dank **des technologischen Fortschritts** erzielt worden sind. So

haben etwa die Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs in der Schweiz trotz erheblicher Zunahme des Verkehrsaufkommens in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen, und eine weitere deutliche Reduktion wird prognostiziert.<sup>1</sup> Gründe für diese Entwicklung sind die Verbesserungen und Entwicklungen in der Motoren- und Antriebstechnik infolge der immer strengeren Abgasnormen für Neufahrzeuge sowie Vorschriften für die Treibstoffqualität.

Zusammenfassend konstatiert **strasseschweiz**:

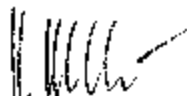
**An der geltenden Fassung von Art. 8 EnG ist festzuhalten.** Die mit Art. 8 Abs. 1 EnG (neu) vorgeschlagene Änderung würde eine Umkehr des Freiwilligkeitsprinzips bedeuten und dem Bundesrat ein unbeschränktes Instrument in die Hände geben, um in die Wirtschaftsfreiheit der einzelnen Akteure einzugreifen. Diese „Regulierung auf Vorrat“ wird entschieden abgelehnt. Die mit Art. 8 Abs. 3 EnG (neu) vorgeschlagene Modifikation ist vage formuliert. Die jeweils beste verfügbare Technologie, die angeblich dem Bundesrat unter anderem als Orientierungsrahmen dienen soll, ist weder ein statischer Begriff noch aus der Praxisferne beurteilbar. Sie ist vielmehr etwas, was sich im Alltag einer Branche – in der Regel erst nach akribischer Analyse des Käufermarkts und dessen Erwartungen – durchsetzt und auch in derselben mit hohem Forschungs- und Vorinvestitionsaufwand weiterentwickelt wird. Ohne eine nähere Umschreibung dieses Rahmens und ohne das Wissen der Branche wird der Bundesrat ausserstande sein, optimale Effizienzziele vorgeben zu können. Vielmehr besteht die grosse Gefahr, dass technologische Effizienz zum Spielball politischer Interessen gemacht würde.

**Konklusion: strasseschweiz lehnt die beabsichtigte Änderung von Art. 8 EnG ab. Diese lässt sich weder mit der bewährten Praxis der Branchen noch mit der Technologieentwicklung vereinbaren. Darüber hinaus ist eine Abkehr von freiwilligen Zielvereinbarungen unverhältnismässig – nicht zuletzt deshalb, weil eine diesbezügliche Notwendigkeit nicht plausibel begründet werden kann. Schliesslich bleiben die vorgeschlagenen neuen Gesetzesdispositionen vage im Inhalt und sind äusserst problematisch, was ihre Umsetzung und ihre Konsequenzen anbelangen.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller

<sup>1</sup> BAFU 2010: Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1990-2035. Aktualisierung 2010. Bundesamt für Umwelt, Bern, Umwelt-Wissen Nr. 1021: 130 S.