

Oberzolldirektion  
Abteilung Zolltarif  
Monbijoustrasse 40  
3003 Bern

Bern, 27. Februar 2009

## **05.309 s Standesinitiative Bern. Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene**

**Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- 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).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des entsprechenden Vernehmlassungsverfahrens zur Standesinitiative des Kantons Bern betreffend die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene (05.309) bzw. zur Änderung des Automobilsteuergesetzes (AStG) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS lehnt eine Förderung von energieeffizienten und emissionsarmen neuen Motorfahrzeugen zwar nicht grundsätzlich ab. Wir sind allerdings der Auffassung, dass das nun zur Diskussion gestellte Bonus-Modell für neu zum Verkauf stehende Automobile aus folgenden wesentlichen Gründen ungeeignet bzw. nicht zielführend ist:**

**Das so genannte auf einer Umweltetikette basierende Bonus-Modell**

- à **ist zu teuer, ineffizient und intransparent.**
- à **ist zu kompliziert, schlecht kommunizierbar und nicht verständlich.**
- à **zählt den Treibstoffverbrauch dreimal.**
- à **benachteiligt alternative Treibstoffe.**
- à **führt zu einer Marktverzerrung und einem grossen Mitnahmeeffekt.**

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

**strasseschweiz** lehnt die Einführung einer Umweltetikette kategorisch ab. Ein Bonus-Modell, das unter anderem auf Umweltbelastungspunkten (UBP) mit zahlreichen Boni-Varianten basiert, ist zu kompliziert, für die Auto-Verkäufer schlecht kommunizierbar und für die Konsumenten schwer verständlich. Zudem benachteiligt es nicht nur alternative Treibstoffe wie z.B. Bioethanol, sondern auch Elektrofahrzeuge. Das Bonus-Modell führt ferner zu Verzerrungen im Neuwagenmarkt und zur Wertvernichtung bei den Gebrauchtfahrzeugen. Nicht zuletzt trägt das Modell auch dem grossen Mitnahmeeffekt keine Rechnung und ist als reine Ökobilanz-Massnahme inakzeptabel.

Gegen eine staatliche Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge ist grundsätzlich zwar nichts einzuwenden, sofern damit keine Steuererhöhung, insbesondere der Automobilsteuer, verbunden ist. Ein Bonus-(Malus-)System sollte sich unserer Meinung nach zudem grundsätzlich an den CO<sub>2</sub>-Reduktionsvorgaben für Neuwagen orientieren, wie sie die Europäische Union (EU) einzuführen beabsichtigt. In diesem Zusammenhang darf aber nicht aus den Augen verloren werden, dass die Schweiz in Sachen Verkauf neuer Motorfahrzeuge einen „Sonderfall“ darstellt. Mit der Anlehnung an die geplanten EU-Vorschriften liesse sich mit vieler weniger Aufwand ein durchaus vergleichbarer Effekt erzielen.

**Völlig unabhängig von der allfälligen Einführung eines Bonus-(Malus-)Modells sowie dessen Ausgestaltung befürworten wir es, wenn Kleinbusse und Lieferwagen nicht mehr dem Anwendungsbereich des AStG unterworfen wären (Variante A).**<sup>1</sup> In der Folge müssten jedoch auch die unterschiedlichen Zolltarife entsprechend adaptiert werden. Trotzdem bliebe das folgende Problem bestehen bzw. ungelöst:

Es gibt einzelne Importeure, die Fahrzeuge von ausserhalb der Europäischen Union (EU) als Lieferwagen mit einem Stückgewicht von über 1'600 Kilogramm einführen (hoher Zollansatz) und diese danach vor der ersten Inverkehrsetzung in Personenwagen (PW) umbauen. Durch diesen Umbau werden die Fahrzeuge zwar einerseits Automobilsteuer-pflichtig, hätten andererseits aber auch Anrecht auf einen tieferen Zollansatz für PW gehabt. Der daraus resultierende Differenzbetrag müsste u.E. nach der Immatrikulation bzw. nach der Bezahlung der Automobilsteuer zurückerstattet werden. Dies ist bislang nicht der Fall.

---

<sup>1</sup> Vgl. erläuternder Bericht, S. 13 f

## II. Detailbemerkungen

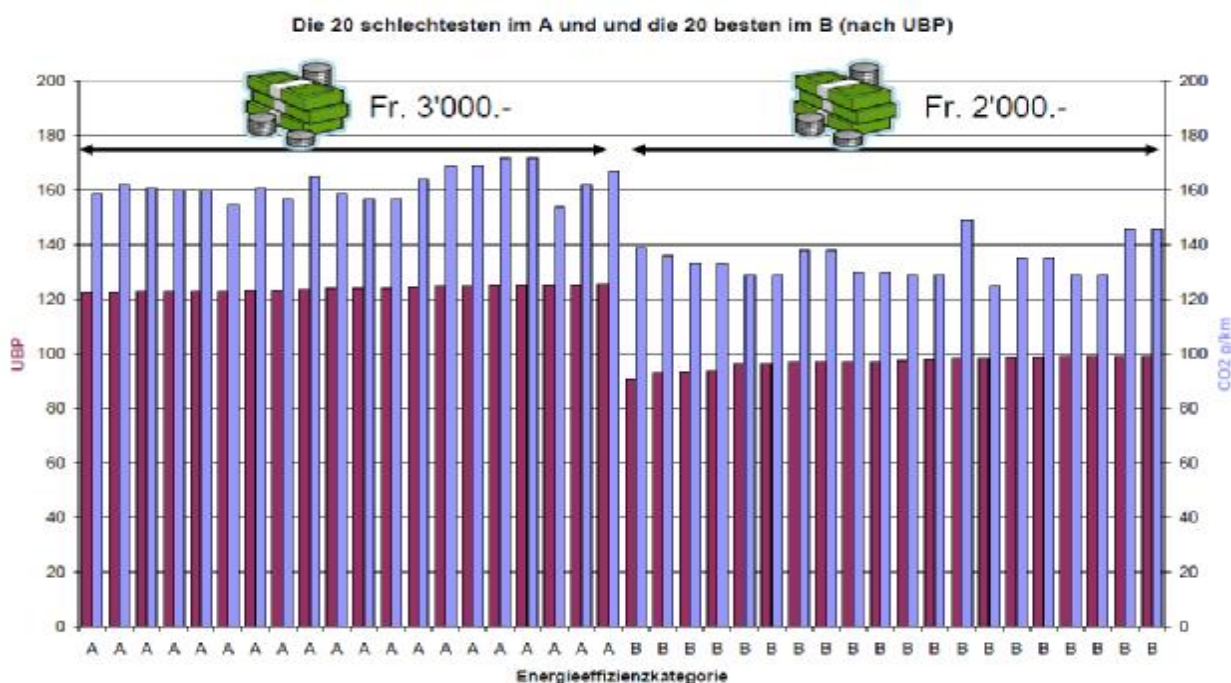
### 2.1 Umweltetikette

Das auf den Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (Keef) beruhende UBP-System bzw. die Ausweitung der bestehenden, breit abgestützten und allseits gut akzeptierten Energieetikette für neue Motorfahrzeuge zu einer so genannten Umweltetikette ist nach unserem Dafürhalten viel zu kompliziert und inakzeptabel. – Dies aus den folgenden wesentlichen Gründen:

**Fehlende Transparenz** – Die Umweltetikette gaukelt verglichen mit der Energieetikette einen Fortschritt vor, der in Wirklichkeit gar keiner ist. Schlimmer noch: Für die Konsumenten geht die Transparenz verloren. Der Grund dafür liegt darin, dass mittels der Umweltetikette versucht wird, das *relative* Bewertungssystem der Energieetikette, das sich aus dem Verhältnis des Fahrzeuggewichts zum Treibstoffverbrauch ergibt, mit einem *absoluten* System, wie es die UBP-Bewertung darstellt, zu kombinieren.

Das kann u.E. nicht funktionieren und verkompliziert bzw. verzerrt das System, so dass es für die Käuferschaft nicht mehr nachvollziehbar und auch für den besten Autoverkäufer nicht mehr plausibel ist sowie von ihm den Konsumenten nicht mehr erklärt werden kann. Wie macht man einer Kundin oder einem Kunden klar, dass beispielsweise ein Auto der Energieeffizienz-Kategorie A mit 125 UBP der bessere Kauf sein soll als ein PW mit lediglich 91 UBP, der allerdings „nur“ der Energieeffizienz-Kategorie B angehört? Der bessere Kauf muss Ersteres ja sein, denn schliesslich soll das Kategorie-A-Auto 3'000 Franken, der Kategorie-B-PW hingegen „nur“ 2'000 Franken Bonus erhalten.

Zudem kann festgestellt werden, dass die 20 besten Modelle der Kategorie B mit den niedrigsten UBP CO<sub>2</sub>-Emissionen von zwischen 129 und 149 Gramm pro Kilometer (g/km) ausweisen, der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der 20 schlechtesten Fahrzeuge der Kategorie A mit den höchsten UBP demgegenüber zwischen 154 und 172 g/km liegt (siehe die nachfolgende Grafik). Und das soll noch jemand verstehen?



**Weitgehend verbrauchsabhängig** – Bei genauerer Betrachtung zeigt sich ferner, dass die UBP weitgehend verbrauchsabhängig sind. Mit Blick auf die PW, die bereits nach den verschärften, ab Herbst des laufenden Jahres verbindlichen Euro-5-Abgasnorm Typen genehmigt worden sind (287 Genehmigungen ausgewertet), macht der Anteil des Treibstoffverbrauchs bei den UBP zwischen gut 72 und rund 93,5 Prozent aus. Werden die Diesel-PW, die über keinen Partikelfilter verfügen, ausgeklammert (diese PW wird es ab Euro 5 bzw. ab Einführung der Umweltetikette ohnehin nicht mehr geben), liegt der Anteil des Verbrauchs bei den UBP aller Euro-4- und Euro-5-Typengenehmigungen – mit ganz wenigen Ausnahmen – ebenfalls bei 70 Prozent und mehr. Über alle Typengenehmigungen hinweg betrachtet, beträgt der Anteil des Verbrauchs bei den UBP durchschnittlich 78 Prozent.

**Treibstoffverbrauch zählt dreifach** – Mit der vorgesehenen Umweltetikette wird der Treibstoffverbrauch insgesamt dreimal berücksichtigt: einmal bei der Zuordnung der Energieeffizienz-Kategorie (Kilogramm pro hundert Kilometer) sowie zweimal in der Berechnung der UBP, und zwar einerseits als CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie andererseits punkto Gewichtung der Treibstoffherstellung. Nicht zuletzt deshalb ist das UBP-System den Konsumenten u.E. kaum erklärbar.

**Benachteiligung alternativer Treibstoffe** – Stossend ist zudem, dass Fahrzeuge, die auch mit Bioethanol betrieben werden können, weder aufgrund der UBP noch der Energieeffizienz richtig zu bewerten sind. Dies deshalb, weil bei diesen Autos die Verbrauchs- und Emissionsangaben nur mit Benzin gemessen werden. Auch die korrekte Bewertung von Biogas-Fahrzeugen ist nur teilweise möglich. Ebenfalls nicht durchführbar ist die Bewertung von Elektrofahrzeugen. Angesichts der zum heutigen Zeitpunkt geringen Marktbedeutung solcher Autos, wäre dies derzeit noch tolerierbar. Sollten allerdings während der Laufzeit des Bonus-(Malus-)Modells alternative Antriebssysteme wie z.B. so genannte Plug-in-Hybride auf den Markt kommen, würde sich der Sachverhalt ändern.

**Methode der ökologischen Knappheit** – Die UBP bezeichnen eine Masseinheit und basieren auf der Bewertung in Ökobilanzen mit der Methode der ökologischen Knappheit (MöK). Anstelle der MöK spricht man auch von der UBP-Methode. Die MöK wurde erstmals 1990 vom damaligen Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal – heute Bafu) präsentiert und 1998 (Datenlage von 1997) bzw. 2008 (Datenlage von 2006) aktualisiert. Ökobilanzen weisen unter anderem zwei gewichtige Nachteile auf: Erstens bleiben gesellschaftliche und wirtschaftliche Aspekte unberücksichtigt, d.h. wirtschaftliche und gesellschaftsbezogene Auswirkungen werden gänzlich ausgeblendet. Zweitens werden die Bedürfnisse oder Nutzensgesichtspunkte nicht miteinbezogen. Die Anwendung dieser Methode ist deshalb bezogen auf PW, die unbestreitbare gesellschaftliche und wirtschaftliche Nutzen bewirken, nicht akzeptierbar.

## 2.2 Marktverzerrung

Das vorgeschlagene Anreizsystem führt mit seinen Boni von 3'000 bzw. 2'000 Franken zu einer beträchtlichen Marktverzerrung, und zwar insbesondere bei günstigeren Neufahrzeugen. Die Preise für die nicht Bonus-berechtigten Autos müssten tendenziell gesenkt werden, was auch den Wert des Bonus' reduziert. Vor allem zu Buche schlägt die Wertvernichtung bei neueren Gebrauchtfahrzeugen. Diese müssten nämlich konsequenterweise bei Einführung eines Bonus-(Malus-)Systems abgewertet werden.

### 2.3 Mitnahmeeffekt

Äusserst stossend am geplanten Bonus-Modell ist im Weiteren, dass sozusagen unnötige Geschenke an jene Leute verteilt würden, die auch ohne Anreiz bereit sind, ein energieeffizientes und emissionsarmes Auto zu kaufen. Dieser so genannte Mitnahmeeffekt ist ökologisch betrachtet nutzlos, da er keinen Einfluss auf die Fahrzeugwahl ausübt. Mit dem nun vorgeschlagenen Modell würden allein in der Energieeffizienz-Kategorie A rund 135 Millionen Franken (45'000 Fahrzeuge à Fr. 3'000.–) ausgegeben, ohne dass dies auch nur den geringsten Effekt auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss hätte. Mit anderen Worten: Fast die Hälfte der durch die geplante Verdoppelung der Automobilsteuer generierten Mehreinnahmen von total rund 300 Millionen Franken würde wirkungslos verpuffen.

### 2.4 Gutschriftenhandel

Gewisse Umweltverbände haben anstelle des zur Diskussion stehenden Bonus-Modells die Idee eines Gutschriftenhandels bzw. die Einführung eines so genannten Cap-and-Trade-Systems mit handelbaren Emissionsrechten im Bereich des Motorfahrzeugmarkts neu lanciert. Dieses System von im Preis veränderlichen Verbrauchsgutschriften – eine Art von „CO<sub>2</sub>-Aktie“ – lehnen wir grundsätzlich ab. Es führt zu einer Verunsicherung der Autokäuferinnen und -käufer, da der effektive Preis, der für ein Neufahrzeug bezahlt werden muss, nicht zum Voraus klar feststeht. Mit anderen Worten: Es ist unklar, was ein Auto letztlich kostet. Zudem ist es stossend, dass nicht mehr der relative, sondern der absolute Verbrauch zählt. Das heisst: Grosse Autos werden – auch wenn sie effizient sind – mit einem Malus bestraft. Nicht zuletzt wird den Konsumenten nur ein relativ kleiner Teil der Einnahmen aus dem Gutschriftenhandel zurückerstattet; der Rest fliesst in eine allgemeine Kasse und soll in der Folge der Bevölkerung nach dem Giesskannenprinzip ausbezahlt werden.

### 2.5 Klimapolitischer Aspekt

Gemäss erläuterndem Bericht (S. 24) werden Anreize bei der Automobilsteuer bereits in der Botschaft vom 22. Juni 2005 zur Genehmigung des CO<sub>2</sub>-Abgabegesetzes für Brennstoffe (05.057) als Bestandteil des Konzepts zur Schliessung der Ziellücke erwähnt.<sup>2</sup> Am 21. Februar 2008 hat der Bundesrat allerdings beschlossen, die gemäss Kyoto-Protokoll verbleibende Ziellücke von 0,5 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) mit Hilfe des freiwilligen Klimarappens zu schliessen. Am 17. Februar 2009 hat der Uvek-Vorsteher, Bundesrat Moritz Leuenberger, mit der Stiftung Klimarappen eine Zusatzvereinbarung zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen unterzeichnet. Die Stiftung verpflichtet sich, bis 2012 zusätzlich 0,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr zu reduzieren. Diese Zusatzvereinbarung wurde notwendig, um die Zielverfehlung beim Treibstoffziel des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zu kompensieren. Damit kann und wird die Schweiz ihren im Rahmen des Kyoto-Protokolls eingegangenen Verpflichtungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion voraussichtlich vollumfänglich nachkommen.<sup>3</sup> Zusätzliche Massnahmen wie das zur Diskussion stehende Bonus-Modell drängen sich – zumindest bis Ende der ersten Verpflichtungsperiode (2012) – demzufolge nicht auf.

Mittel- bis langfristig führt das Bonus-Modell laut erläuterndem Bericht (S. 24) „zu einer bedeutenden Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Personenwagenverkehr und wird damit zu einem wichtigen Bestandteil des Massnahmenpakets zur Erreichung der mittel-

<sup>2</sup> Vgl. BBI 2005 4896 und 4903

<sup>3</sup> Vgl. UVEK-Medienmitteilung „Zusatzvereinbarung mit Stiftung Klimarappen unterzeichnet“, Bern, 17. April 2009

bis langfristigen klimapolitischen Ziele“. Diese Aussage wagen wir zu hinterfragen bzw. in Zweifel zu ziehen. Für die Einsparung von nur durchschnittlich 200'000 Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) pro Jahr<sup>4</sup>, was u.E. global betrachtet eine unbedeutende Menge, um nicht zu sagen einen Tropfen auf den heissen Stein darstellt, scheinen uns sowohl die finanziellen Aufwendungen (Verdoppelung der Automobilsteuer) als auch die finanziellen Ausfälle bei der Mineralölsteuer (samt Zuschlag) sowie bei der Importabgabe<sup>5</sup> in einem sehr ungünstigen Verhältnis zur erzielten CO<sub>2</sub>-Reduktion zu stehen. Man könnte diesbezüglich sogar von einem „Verhältnisblödsinn“ bzw. einer „Alibiübung“ sprechen. **Klimapolitisch viel intelligenter, effizienter sowie insbesondere zielführender wäre es, die 0,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> auch in Zukunft, d.h. nach 2012, via den freiwilligen Klimarappen im Sinne einer Eigenleistung der Strassenverkehrsverbände und der (Erdöl-)Wirtschaft zu reduzieren.**

## 2.6 Umweltpolitischer Aspekt

Gemäss erläuterndem Bericht hat das Bonus-Modell nicht nur zum Ziel, den Verbrauch von fossilen Treibstoffen und somit von CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern die gesamte Umweltbelastung zu reduzieren. Angesprochen werden dabei insbesondere die Feinstaubbelastung und die Stickoxidemissionen in der Schweiz. Im Widerspruch dazu hält der erläuternde Bericht allerdings zugleich fest, dass „beim Bonus-Modell mit einem Anstieg der Stickoxid- und Feinstaubemissionen (NO<sub>x</sub> und PM10) zu rechnen ist“. Der Grund liege darin, dass Dieselfahrzeuge effizienter seien als vergleichbare Benzinmotoren und dadurch mittels Bonus-Modell gefördert würden. Mit der Berücksichtigung der Luftschadstoffemissionen im Bewertungssystem fielen diese Anstiege jedoch gering aus.<sup>6</sup>

Zwar befürworten wir eine Förderung von Diesel-PW, um den Treibstoffverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen wirksam zu senken. Dabei wird die PM10-Problematik mit Einführung der Euro-5-Norm im laufenden Jahr, die de facto einem Partikelfilter-Obligatorium für Diesel-PW gleichkommt, kein Thema mehr sein. Und um die NO<sub>x</sub>-Problematik in den Griff zu bekommen, ist es nicht nötig, ein derart aufwendiges, kompliziertes und bürokratisches Bonus-Modell zu implementieren. Bereits im Jahr 2014 wird sich mit Einführung der Euro-6-Norm der NO<sub>x</sub>-Ausstoss von Benzin- und Diesel-PW auf dem ungefähr gleich tiefen Stand bewegen.

## 2.7 Finanzielle Auswirkungen

Durch die generelle Automobilsteuererhöhung bei gleichzeitiger Auszahlung eines Bonus erhöhen sich nicht nur die Staatseinnahmen und -ausgaben sowie damit auch die Steuer- und Ausgabenquote<sup>7</sup>, sondern u.E. ist das vorgeschlagene Bonus-Modell auch nicht wirklich haushaltneutral. Rechnet man nämlich zu den Ausfällen bei der Mineralölsteuer (inkl. Mineralölsteuerzuschlag), bei der Importabgabe und bei der Mehrwertsteuer (total rund 74 Mio. Franken) den zusätzlichen Verwaltungsaufwand beim Bund (4,2 Mio. Franken) hinzu und zieht davon die Mehreinnahmen bei der Mehrwertsteuer (über 25 Mio. Franken) ab, so erhält man einen jährlichen Negativsaldo von 53,2 Millionen Franken.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Vgl. Erläuternder Bericht vom 16. Oktober 2008, S. 11

<sup>5</sup> Vgl. a.a.O., S. 16

<sup>6</sup> Vgl. a.a.O., S. 11

<sup>7</sup> Vgl. a.a.O., S. 15

<sup>8</sup> Vgl. a.a.O., S. 16 f

### III. Schlussfolgerungen

Aus all den hiervor genannten Gründen lehnt **strasseschweiz** das vorgeschlagene Bonus-Modell ab, da es nicht nur eine äusserst schlechte Effizienz aufweist, sondern auch auf einer so genannten Umweltetikette basiert, die nicht praxistauglich ist. Als viel effizienter und zielführender erachten wir es, wenn die Reduktionsvorgabe von durchschnittlich 200'000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr auch in Zukunft durch den freiwilligen Klimarappen geleistet wird.

Sollte dennoch an einem Bonus-(Malus-)System festgehalten werden, schlagen wir – basierend auf der bestehenden Energieetikette – zwei für uns in Frage kommende Alternativen vor:

#### 1. Steuerbefreiung von Fahrzeugen der Effizienz kategorien A und B im Sinne eines Bonus'

Seit 1. Januar 1997 wird beim Import von PW (und einigen leichten Nutzfahrzeugen) die Automobilsteuer in der Höhe von vier Prozent erhoben. In den vergangenen 12 Jahren sind über 3,6 Milliarden Franken (über 300 Mio. Franken pro Jahr) als „Malus“ in die allgemeine Bundeskasse geflossen. Deshalb ist **strasseschweiz** der Auffassung, dass der Bund für eine begrenzte Zeit diese Mittel für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Strassenverkehr einsetzen sollte. Wir schlagen vor, PW der Energieeffizienzkategorien A und B von der Automobilsteuer zu befreien. Dadurch würden – gemäss den Erfahrungen der letzten Jahre – etwa 35 bis 45 Prozent der verkauften PW von der Automobilsteuer befreit. Da bei den energieeffizienten Fahrzeugen die günstigeren Modelle tendenziell übervertreten sind, schätzen wir den Steuerausfall auf etwa einen Drittel, also auf jährlich rund hundert Millionen Franken.

#### 2. Verschrottungsaktion für über 13jährige Autos

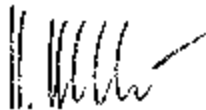
Mit den verbleibenden über 200 Millionen Franken sollte der Kauf von neuen energieeffizienten PW der Kategorien A und B zusätzlich dadurch gefördert werden, dass beim Neukauf und gleichzeitiger Verschrottung eines über 13 Jahre alten Autos eine Verschrottungsprämie ausbezahlt wird. Dazu einige Fakten: Heute sind in der Schweiz 995'360 PW zugelassen, die 13 Jahre alt oder älter sind. Auch wenn davon 60'795 über 30jährig und damit mindestens vom Alter her Veteranenfahrzeuge sind, bleibt doch ein beträchtliches Potenzial von 934'565 Fahrzeugen übrig. Umgerechnet auf die heutigen Normen lag der durchschnittliche Verbrauch dieser Autos bei rund 9,1 l/100 km. Das sind fast 1,7 l/100 km mehr als der verkaufsgewichtete Durchschnitt aller in der Schweiz im Jahr 2007 abgesetzten PW. Würden 100'000 dieser Autos durch neue PW der Effizienzkategorien A und B (Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km im Jahr 2007) ersetzt, liessen sich pro Jahr rund 48 Millionen Liter Treibstoff oder rund 120'000 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Hinzu kommt, dass diese Altfahrzeuge bestenfalls der Abgasnorm Euro 2 entsprechen und damit deutlich mehr Schadstoffe ausstossen als Neufahrzeuge der Euro-4-Norm respektive ab September 2009 der Euro-5-Norm. Die Verschrottungsaktion hat ausserdem den Vorteil, dass sie sofort umgesetzt werden könnte und als positiver Sekundärnutzen in der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Lage auch eine Hilfe für die Autobranche (Stichwort: Schweizer Zulieferunternehmen) wäre. Nicht zuletzt haben sich solche Aktionen in den umliegenden Ländern (Italien, Frankreich, Deutschland, Österreich) bewährt.

Um einen zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionsbeitrag im Inland leisten zu können, wäre es nicht zuletzt auch angezeigt, dass sich die Schweiz im Sinne der von den eidgenössischen Räten überwiesenen Motion der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) des Nationalrats „Emissionen von in der Schweiz neuimmatrikulierten Personenwagen“ (07.3004)<sup>9</sup> an die vom EU-Parlament im Dezember 2008 beschlossenen Ziele zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der in der EU verkauften Neuwagen anlehnt. Demnach verpflichtet die EU die Autohersteller gemäss aktuellem Projektstand, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss der neu verkauften Fahrzeuge bis 2015 auf 130 Gramm pro Kilometer (g/km) und bis 2020 auf 95 g/km zu senken. Falls die Autokonzerne die Ziele nicht erreichen, drohen Geldstrafen. Allerdings wäre bei dieser Orientierung an den EU-Vorgaben dem „Sonderfall“ Schweiz – Topografie, unterdurchschnittliche Verbreitung von Dieselaautos (primär bedingt durch den Preis an der Zapfsäule), hoher Allradanteil – gebührend Rechnung zu tragen.

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

### **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller

---

<sup>9</sup> „Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit die durchschnittlichen Emissionen von in der Schweiz neuimmatrikulierten Personenwagen sich ab 2012 an den Vorschriften der EU orientieren.“