

Vorschau Frühjahrssession 2007

Nationalrat

Parlamentarische Vorstösse zur Energie- und Klimapolitik
21. März 2007

Kontakte:
NR Markus Hutter, via Parlament
Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)

Inhaltsverzeichnis

Frühjahrssession 2007: 21. März

Auswahl parlamentarischer Vorstösse zur Energie- und Klimapolitik

Nationalrat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
05.3257	Po. Nordmann	Strengere EU-Normen für Zweitaktmotoren
05.3423	Ip. Aeschbacher	Ölverknappung. Vorkehren des Bundesrates
05.3488	Ip. Rime	Verzicht auf CO ₂ -Abgabe
05.3703	Po. Heim Bea	Förderung verbrauchsarmer Motorfahrzeuge
06.3594	Po. Fraktion G	Nationaler Klimabericht
06.3595	Mo. Teuscher	Lenkungsabgabe auf dem Energieverbrauch
06.3627	Po. Riklin	Kohärente Klimapolitik. Nationales Klimaprogramm
06.3703	Mo. Fraktion G	Klimaverträglichkeitsprüfung
07.3004	Mo. UREK-NR	Emissionen von in der Schweiz neuimmatrikulierten Personenwagen
07.3013	D.Ip. Fraktion G	Steuerliche Entlastung im mobilen und immobilien Sektor
07.3019	D.Ip. Fraktion C	Mehr Energieeffizienz

05.3257 Po. Nordmann**Strengere EU-Normen für Zweitaktmotoren**

- Antrag: Der Bundesrat soll eine Intervention bei der Europäischen Union (EU) prüfen, um diese zu einer Verschärfung ihrer Umweltnormen für die Zweitaktmotoren zu bewegen.
- Ziel: Umweltbelastung (Ausstoss von Kohlenwasserstoff und Lärmemissionen) durch Zweitaktmotoren verringern.
- Stellungnahme BR: (07.09.05) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.
- Gewisse Zweitaktmotoren von Zweiradfahrzeugen belasten die Umwelt in abgasmässiger und in akustischer Hinsicht. Es besteht jedoch, je nach Fahrzeugkategorie, unterschiedlicher Handlungsbedarf.
- Die Motorfahräder (Mofas, Höchstgeschwindigkeit bis 30 Stundenkilometer) unterstehen nach wie vor und ausschliesslich den heute schon sehr strengen schweizerischen Abgas- und Lärmvorschriften.
- Für Motorräder und Roller mit einem Hubraum von 50 bis 125 Kubikzentimetern (ccm) führte die EU ab 2006 schärfere Grenzwerte ein. Da diese Vorschriften sowohl die Abgas- als auch die Lärmproblematik grundsätzlich entschärfen, besteht hier kein Grund zur Intervention.
- Motorräder und Roller mit einem Hubraum bis 50 ccm sind hinsichtlich ihres Abgas- und Lärmverhaltens für die Umwelt eher eine Belastung. Der EG-Kommission soll deshalb brieflich die Einführung schärferer Abgas- und Lärmvorschriften für diese Fahrzeuge empfohlen werden.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS kann das Postulat zwar ebenfalls zur Annahme empfehlen, weist allerdings darauf hin, die Verhältnismässigkeit im Auge zu behalten: Im Jahr 2006 belief sich der Bestand der in Verkehr befindlichen Motorräder auf rund 609'000 Einheiten. Davon waren lediglich rund 74'000 oder gut 12 Prozent so genannte Kleinmotorräder mit einem Hubraum bis 50 ccm.
- Gegen eine briefliche Intervention bei der EG-Kommission punkto Einführung schärferer Abgas- und Lärmvorschriften für diese Fahrzeuge ist grundsätzlich nichts einzuwenden, gegen einen schweizerischen Alleingang allerdings schon.

05.3423 Ip. Aeschbacher**Ölverknappung. Vorkehren des Bundesrates****Anfrage:**

Es werden die folgenden Fragen gestellt:

1. Ist sich der Bundesrat bewusst, dass unsere Wirtschaft und unsere Mobilität in einem ausserordentlich hohen Mass vom Erdöl abhängig sind?
2. Geht er ebenfalls davon aus, dass aufgrund des weltweit stark zunehmenden Ölverbrauches sowie wegen der abnehmenden Ölreserven die gegenwärtige Ölverknappung nicht eine vorübergehende, sondern eine langfristige und sich rasch verschärfende Situation darstellt?
3. Welche Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Entwicklung der Mobilität erwartet der Bundesrat aufgrund der rapide zunehmenden Ölverknappung und Ölteuerung?
4. Mit welchen Strategien will er dieser Entwicklung begegnen und welche konkreten Massnahmen fasst er kurz- und mittelfristig ins Auge?
5. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die Menschen und die Wirtschaft für die sich abzeichnende Situation heute schon vermehrt sensibilisiert und vorbereitet werden müssten? Dies nicht zuletzt damit sie vermehrt auch in zukunftsfähige Modelle und Technologien investieren?
6. Teilt der Bundesrat bei der gegebenen Sachlage die Auffassung, dass neben der Förderung der Energieeffizienz und neben vermehrtem Energiesparen auch noch viel stärker alle Arten von einheimischen Energien gefördert werden sollten? Und zwar nicht erst morgen, sondern heute, also zu einem Zeitpunkt, wo wir noch eine gewisse Handlungsfreiheit haben und nicht schon in einem für die Menschen und die Wirtschaft höchst problematischen Engpass stecken und nur noch mit kurzfristigen und in der Regel teuren „Feuerwehrlösungen“ darauf reagieren können?

Ziel:

Erfahren, welche Vorkehrungen der Bundesrat im Hinblick auf eine Ölverknappung trifft.

- Antwort BR (26.10.05):
1. Seit 1973 ist die Erdölintensität der Schweizer Volkswirtschaft (benötigte Menge pro Einheit Bruttoinlandprodukt) um etwa ein Drittel gesunken. Ferner ist die Schweiz weniger vom Erdöl abhängig als die meisten OECD-Länder. Nach wie vor spielen aber fossile Energieträger und vor allem Erdöl die Hauptrolle in der schweizerischen Energieversorgung. Insgesamt decken sie etwa 70 Prozent des Endenergieverbrauches. Rund 65 Prozent der Schweizer Erdölnachfrage werden durch die Einfuhr von Produkten aus mehreren europäischen Ländern gedeckt; diese werden wiederum von einer Vielzahl Rohölquellen bedient. (...)
 - 2./3. (...) Strukturelle Engpässe bestehen insbesondere beim Transport und bei der Raffinerierung, vor allem in den USA. Die relativ tiefen Ölpreise zwischen 1986 und 1999 haben dazu geführt, dass in diesen Bereichen sowie in die Exploration und die Ölförderung lange Zeit zu wenig investiert wurde. Ausserdem tragen politische Unsicherheiten periodisch zur Anhebung des Ölpreisniveaus bei, ohne dass die Versorgung physisch beeinträchtigt wäre. Naturereignisse wie der Hurrikan Katrina können die Erdölpreise kurzfristig auf Rekordhöhe ansteigen lassen. (...)
In den Weltenergieperspektiven 2004 rechnet die IEA bis 2030 mit einem Anstieg der Rohölförderung um 40 Prozent auf etwa 121 Millionen Barrel pro Tag, was zur Deckung einer jährlich steigenden globalen Nachfrage bis 2030 von 1,6 Prozent ausreichen dürfte. Auch die Europäische Kommission erwartet für die kommenden 20 bis 30 Jahre keine rapide Energie- oder Ölverknappung. (...)
Dass sich die Situation wegen einer Verknappung der Erdölverfügbarkeit rasch verschärft, ist somit unwahrscheinlich. Kurzfristig werden wie bisher politische oder kriegerische Ereignisse die Preise stark schwanken lassen. Mittelfristig ist aufgrund des grossen Nachholbedarfs an Investitionen der Ölwirtschaft ein etwas höheres Preisniveau als zur Jahrhundertwende nicht auszuschliessen, und langfristig ist mit der Ressourcenverknappung eine kontinuierliche Preiserhöhung wahrscheinlich. Sofern diese von einer wirksamen, auf Langfristigkeit und Kontinuität aufbauenden Energie- und Klimapolitik begleitet wird, dürften negative Auswirkungen auf Wirtschaft und Mobilität nicht zu erwarten sein. (...)
 - 4.-6. Der Bund setzt zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele auf eine Kombination von freiwilligen Massnahmen, ökonomischen Instrumenten und Vorschriften sowie Technologieförderung und Innovation. Die Energiepolitik konzentriert sich im Rahmen des partnerschaftlichen Programms vor allem auf Energieeffizienz und erneuerbare Energien.

Neben der Förderung der verbrauchsarmen Fahrweise (EcoDrive) setzt Energie Schweiz zur Förderung der energieeffizienten Mobilität auf die Branchenvereinbarung zwischen UVEK und auto-schweiz zur Reduktion der spezifischen Treibstoffverbräuche bei neuen Personenwagen. Zur Unterstützung wurde als Informationsinstrument die Energieetikette für neue Personenwagen eingeführt.

Der Bundesrat hat eine haushaltsneutrale Änderung des Automobilsteuergesetzes in seine Ziele für das Jahr 2005 aufgenommen (finanzielle Anreize für energie- und umwelteffiziente Fahrzeuge).

Hauptziel der Technologieförderung sind die effiziente Energienutzung sowie die Reduktion des CO₂-Ausstosses. Gefördert werden koordiniert mit der Wirtschaft und den Forschungsinstituten nachhaltige, neue Energietechnologien sowie erneuerbare Energien, die langfristig ein grosses Potenzial haben. Mittelfristiges Ziel der Energieforschung ist eine Verdoppelung der Nutzung von Biomasse (BFE, 2004, Konzept der Energieforschung des Bundes 2004 bis 2007).

Die Massnahmen von EnergieSchweiz zeigen eine nachweisbare Wirkung. Sie reichen jedoch nicht, um die durch das Energie- und CO₂-Gesetz definierten Ziele zu erreichen. Daher hat der Bundesrat beschlossen, auf fossilen Brennstoffen eine Lenkungsabgabe einzuführen. Ab 2006 soll deshalb auf fossilen Brennstoffen eine CO₂-Abgabe erhoben werden. Bei den Treibstoffen erhält die Wirtschaft mit einem freiwilligen Klimarappen die Chance, einen substantziellen Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses zu leisten.

Kommentar:

Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit der Inkraftsetzung des CO₂-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO₂-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs). Mit diesen Massnahmen sind bereits gute Erfolge erzielt worden. Insbesondere beim Klimarappen besteht die Aussicht, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO₂-Reduktion in den Jahren 2008-2012 – übertroffen werden können.

Die Optimierung der Verbrennungsmotoren wird fortgesetzt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren. Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, die uns international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. **strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber.

strasseschweiz unterstützt Massnahmen, welche einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern usw.). Entsprechende Fördermassnahmen müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.

Die flüssige, gleichmässige Fahrweise bewirkt gegenüber Fahrten mit Bremsen und Wiederbeschleunigen auf gleichen Strecken eine Treibstoffeinsparung von einem Viertel bis zur Hälfte; bei Lastwagen sogar von einem bis zu zwei Drittel. **strasseschweiz** erwartet von den Behörden ein Verkehrsmanagement ohne Hindernisse oder Behinderungen für den fliessenden Verkehr (z.B. Beseitigung der Bushaltestellen auf der Fahrbahn oder der Schwellen).

05.3488 Ip. Rime**Verzicht auf CO₂-Abgabe****Anfrage:**

In naher Zukunft soll eine Lenkungsabgabe von 35 Franken pro Tonne CO₂ auf fossilen Brennstoffen sowie später auch auf Treibstoffen zu erhoben werden. Dies entspricht neun Rappen pro Liter. Betreffend Notwendigkeit und Wirksamkeit der CO₂-Abgabe wurde immer behauptet, die mit der Abgabe verbundene Preiserhöhung werde den Verbrauch und folglich die CO₂-Emissionen senken. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage der Schwellenländer und der Verwüstungen im Süden der USA ist der Ölpreis inzwischen enorm gestiegen. Seit 1999, als das CO₂-Gesetz verabschiedet wurde, ist das Jahresmittel von Rohöl (Brent 38) von 17 US-Dollar auf heute mehr als 50 US-Dollar gestiegen. Diese Preiserhöhung um fast 200 Prozent übersteigt bei weitem die Auswirkungen, die der Höchstansatz der CO₂-Abgabe hätte. Zudem belastet die Preiserhöhung die Wirtschaft schwer, insbesondere in Randgebieten. Der Bundesrat soll vor diesem Hintergrund folgende Fragen beantworten:

1. Ist er auch der Auffassung, dass die Entwicklung des Ölpreises massive Auswirkungen auf Wirtschaft und Gewerbe sowie auf die Versorgung der Randgebiete hat?
2. Wie beurteilt er die mittelfristigen Auswirkungen der CO₂-Abgabe in Randgebieten unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Ölpreis weiterhin ansteigt und die LSVA erhöht wird?
3. Welche Auswirkungen erwartet er von der CO₂-Abgabe vor dem Hintergrund der freiwilligen Massnahmen und des ansteigenden Ölpreises?
4. Ist er bereit, angesichts der schweren Belastung, welche Wirtschaft und Gewerbe sowie die Konsumentinnen und Konsumenten im Moment zu tragen haben, auf die Einführung der CO₂-Abgabe zu verzichten?

Ziel:

Auf die CO₂-Abgabe ist zu verzichten.

Antwort BR (09.06.06):

1. Es ist klar, dass Wirtschaft und Gewerbe von der Entwicklung des Ölmarkts abhängig sind. Hohe Erdölpreise führen uns diese Abhängigkeit besonders deutlich vor Augen und lassen aber auch die Marktchancen für erneuerbare Energien steigen. Von einer grösseren Nachfrage nach einheimischen erneuerbaren Energien, wie z.B. Holz oder Wasserkraft, können auch Randgebiete profitieren.
- 2./4. Der Bundesrat hat am 23. März 2005 für Brennstoffe einen Abgabesatz von 35 Franken pro Tonne CO₂ beschlossen. Diese CO₂-Abgabe wirkt sich gesamthaft weder auf die Wirtschaft noch auf die Randregionen negativ aus. Erhebungen des Bundesamts für Statistik belegen, dass Haushalte in ländlichen Regionen im Durchschnitt weniger Wohnfläche pro Person beanspruchen. Sie profitieren daher tendenziell von der gleichmässigen Rückverteilung der Einnahmen. Zusammen mit dem privatwirtschaftlichen Klimarappen auf Treibstoffen sowie weiteren CO₂-wirksamen Massnahmen bildet die CO₂-Abgabe ein ausgewogenes Paket zur Einhaltung der Ziele von CO₂-Gesetz und Kyoto-Protokoll.
3. Höhere Ölpreise wirken nur in vergleichbarer Weise wie eine Abgabe, wenn die Konsumentinnen und Konsumenten davon ausgehen, dass die Preissteigerung anhält. Gemäss Erwartungen der Terminmärkte werden die Erdölpreise nicht auf dem heutigen hohen Niveau bleiben.

Kommentar:

Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit der Inkraftsetzung des CO₂-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO₂-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs). Mit diesen Massnahmen sind bereits gute Erfolge erzielt worden. Insbesondere beim Klimarappen besteht die Aussicht, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO₂-Reduktion in den Jahren 2008-2012 – übertroffen werden können. Auf eine CO₂-Abgabe kann verzichtet werden.

05.3703 Po. Heim Bea Förderung verbrauchsarmer Motorfahrzeuge

Antrag: Zur Förderung von verbrauchsarmen Fahrzeugen sollen Möglichkeiten punkto Einführung einer proportionalen Mehrverbrauchsabgabe bei der Zulassung von Neufahrzeugen geprüft und dem Parlament einen entsprechenden Vorschlag unterbreitet werden. Die Abgabe richtet sich nach dem Mehrverbrauch, der den vom Bundesrat definierten Zielwert übersteigt.

Ziel: Verbrauchsarme Motorfahrzeuge sollen gefördert werden.

Stellungnahme BR: (12.04.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung des Postulats, weil kein umfassendes Bonus-/Malussystem zur Förderung von verbrauchsarmen Fahrzeuge vorgeschlagen wird.

strasseschweiz unterstützt Massnahmen, welche einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern usw.). Entsprechende Fördermassnahmen müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.

06.3594 Po. Fraktion G Nationaler Klimabericht

Antrag: Zum aktuellen Stand des Klimaschutzes in der Schweiz soll ein Bericht ausgearbeitet werden. Dieser soll folgende Punkte umfassen:

- gesetzliche Bestimmungen in allen relevanten Politikbereichen zum Klimaschutz inklusive Stand der Umsetzung;
- Liste der beschlossenen Massnahmen und Stand der Umsetzung;
- Handlungsbedarf und allfällige zusätzlich geplante Massnahmen, um die Klimaschutzziele bis 2010 (Kyoto-Protokoll) zu erreichen;
- Evaluation der bisherigen Bemühungen im Klimaschutz und Folgerungen für die weiteren Schritte der Klimapolitik in der Schweiz bis 2050.

Ziel: Den Klimaschutz auch nach 2010 weiterführen bzw. intensivieren, weil die Klimaerwärmung weiter fortschreitet.

Stellungnahme BR: (21.12.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.

Der aktuelle Stand des Klimaschutzes muss gegenüber der Uno-Klimakonvention und dem Kyoto-Protokoll in regelmässig zu erstellenden Berichten dokumentiert werden. Der letzte Bericht gibt Auskunft über die schweizerischen Treibhausgasemissionen, die Politiken und Massnahmen sowie die Wirkung der Massnahmen bis 2020. Der Handlungsbedarf für die Zielerreichung bis 2010 ist in der Botschaft zur Genehmigung des CO₂-Abgabegesetzes vom 22.06.05 ausführlich dargelegt.

Für die Zeit nach dem Ende der ersten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls (nach 2012) beauftragt das CO₂-Gesetz den Bundesrat, dem Parlament rechtzeitig Vorschläge über weiter gehende Reduk-

tionsziele zu unterbreiten. Mit Beschluss vom 23. März 2005 hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, dazu einen Bericht auszuarbeiten. Die Arbeiten an diesem Bericht, der voraussichtlich Ende 2007 vorliegen wird, legen den Grundstein für die mittel- und langfristige Klimapolitik des Bundesrats. Sie sind sorgfältig abzustimmen mit den Fortschritten bei den internationalen Verhandlungen über die Fortführung des Klimaregimes nach 2012.

Zentral für die Festlegung weiterer Reduktionsziele der Schweiz sind ferner die neuesten Energieperspektiven des Bundesamts für Energie. Solange die Arbeiten am erwähnten Bericht nicht abgeschlossen sind, lassen sich keine Aussagen über die Höhe der künftigen Reduktionsziele der Schweiz machen. Hingegen kann bereits jetzt gesagt werden, dass in Zukunft Massnahmen zur Anpassung an die Klimaänderung an Bedeutung gewinnen werden. Grundlegende Erkenntnisse für deren Einbettung in die Klimastrategie des Bundesrates liefern wissenschaftliche Resultate im Rahmen des Nationalen Forschungs-Schwerpunkts „Klima“ sowie mehrere Studien über die Auswirkungen der Klimaänderung auf die Schweizer Volkswirtschaft.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt – nach Kenntnisnahme der bundesrätlichen Stellungnahme – die Ablehnung des Postulats. Dieses rennt offene Türen ein und ist deshalb obsolet.

06.3595 Mo. Teuscher

Lenkungsabgabe auf dem Energieverbrauch

Antrag: Es sollen die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, um eine Lenkungsabgabe auf dem Energieverbrauch zu erheben. Der Bund legt das zu erreichende Ziel fest. Für die verschiedenen Energieträger können verschiedene Abgabesätze festgelegt werden, welche die Auswirkungen auf Umwelt und Klima berücksichtigen. Die Erträge aus der Lenkungsabgabe werden an die Wirtschaft und die Bevölkerung zurückerstattet.

Ziel: Energieverschwendung und CO₂-Ausstoss reduzieren. Erneuerbare Energien fördern.

Stellungnahme BR: ausstehend

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung der Motion.

Die geforderte Lenkungsabgabe ist ein politischer Ladenhüter. Volk und Stände haben bereits zweimal (in den Jahren 2000 und 2001) entsprechende Begehren an der Urne klar verworfen.

strasseschweiz setzt auf freiwillige Massnahmen (Klimarappen, Energieetikette bei Neuwagen). Zudem stehen technische Innovationen im Vordergrund. Ferner unterstützt **strasseschweiz** die Emissionsvorschriften der Europäischen Union (EU), sofern diese umsetzbar sind. Einer kostenneutralen steuerlichen Differenzierung der Automobilsteuer bzw. der Motorfahrzeugsteuer erteilt **strasseschweiz** ebenso wenig von vornherein eine Absage wie einer sinnvollen Planung des Verkehrsflusses.

06.3627 Po. Riklin**Kohärente Klimapolitik. Nationales Klimaprogramm**

Antrag: Aufgrund der eingegangenen internationalen Verpflichtungen (Art. 4.1 des Rahmenübereinkommens der Uno über Klimaänderungen und Art. 10 des Kyoto-Protokolls) soll bis spätestens 2007 ein nationales Klimaprogramm vorgelegt werden, das alle gesetzlichen Bestimmungen und Massnahmen umfasst, die einerseits bereits ergriffen wurden und andererseits notwendig sind, um die Klimaverpflichtungen der Schweiz zu erfüllen.

1. Das Programm muss alle klimarelevanten Massnahmen in allen Bereichen und für sämtliche Treibhausgase umfassen. Ziel muss die Reduktion aller Treibhausgase sein, um Klimaveränderungen zu mildern und entsprechende Anpassungen (Adaptationen) zu ermöglichen.
2. Das Programm soll die Grundlage für die Ausarbeitung und Umsetzung einer nationalen Klimapolitik sein und zur Formulierung künftiger Massnahmen („Post-Kyoto“) dienen.
3. Der Bundesrat soll die zuständigen Ämter präzise definieren und damit klare und transparente Verantwortlichkeiten schaffen.

Ziel: Einen Gesamtüberblick über die nationale Klimapolitik schaffen.

Stellungnahme BR: (21.12.06) Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulats.

Das Kyoto-Protokoll verpflichtet die Vertragsstaaten, bis 2005 Verhandlungen über weiter gehende Reduktionsziele nach 2012 aufzunehmen. Für die Zeit nach dem Ende der ersten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls (nach 2012) beauftragt das CO₂-Gesetz den Bundesrat, dem Parlament rechtzeitig Vorschläge über weiter gehende Reduktionsziele zu unterbreiten.

Mit Beschluss vom 23. März 2005 hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, dazu einen Bericht auszuarbeiten. Die Arbeiten an diesem Bericht, der voraussichtlich Ende 2007 vorliegen wird, legen den Grundstein für die mittel- und langfristige Klimapolitik des Bundesrats. Sie sind sorgfältig abzustimmen mit den Fortschritten bei den internationalen Verhandlungen über die Fortführung des Klimaregimes nach 2012.

Zentral für die Festlegung weiterer Reduktionsziele der Schweiz sind ferner die neuesten Energieperspektiven des Bundesamtes für Energie. Solange die Arbeiten am erwähnten Bericht nicht abgeschlossen sind, lassen sich keine Aussagen über die Höhe der künftigen Reduktionsziele der Schweiz machen. Hingegen kann bereits jetzt gesagt werden, dass in Zukunft Massnahmen zur Anpassung an die Klimaänderung an Bedeutung gewinnen werden. Grundlegende Erkenntnisse für deren Einbettung in die Klimastrategie des Bundesrats liefern wissenschaftliche Resultate im Rahmen des Nationalen Forschungs-Schwerpunktes „Klima“ sowie mehrere Studien über die Auswirkungen der Klimaänderung auf die Schweizer Volkswirtschaft.

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt – nach Kenntnisnahme der bundesrätlichen Stellungnahme – die Ablehnung des Postulats. Dieses rennt offene Türen ein und ist daher obsolet.

06.3703 Mo. Fraktion G**Klimaverträglichkeitsprüfung**

- Antrag:** Das Umweltschutzgesetz und die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sollen dahingehend geändert werden, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung durch eine Klimaverträglichkeitsprüfung ergänzt wird. Dieser Klimaverträglichkeitsprüfung sollen neue Anlagen, die einen deutlichen Anstieg der CO₂-Emissionen verursachen – insbesondere Gaskraftwerke zur Elektrizitätsgewinnung – unterzogen werden. Gleichzeitig sollte auch eine Anpassung des CO₂-Gesetzes geprüft werden, so dass die Betreiber neuer Anlagen und Bauten künftig zur Kompensation der ausgestossenen Treibhausgase verpflichtet werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass die Schweiz ihre Ziele in Bezug auf die Reduktion von Emissionen und den Klimaschutz erreicht.
- Ziel:** Ergänzung der UVP durch eine Klimaverträglichkeitsprüfung zur Planung globaler Lösungen.
- Stellungnahme BR:** (09.03.07) Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.
- Im Rahmen der UVP wird festgestellt, ob ein umweltrelevantes Projekt den bundesrechtlichen Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspricht. Die Prüfung bezieht sich dabei auf jene Vorschriften, deren Einhaltung bei der Genehmigung eines Projekts beurteilt werden kann. Marktwirtschaftliche Regelungen entziehen sich wegen der ihnen eigenen Flexibilität einer solchen Kontrolle. Da das für den Klimaschutz massgebliche CO₂-Gesetz ausschliesslich marktwirtschaftliche Regelungen enthält, ist eine Ergänzung der bestehenden UVP durch eine Klimaverträglichkeitsprüfung nicht zielführend.
- Zur Einforderung von Kompensationsleistungen bietet das CO₂-Gesetz in seiner heutigen Ausgestaltung eine Handhabe, sobald die vorgeschlagene Lenkungsabgabe auf Brennstoffen eingeführt ist. Wollen sich Gaskombikraftwerke von der CO₂-Abgabe befreien, müssen sie im Gegenzug ihre CO₂-Mehremissionen vollumfänglich kompensieren. Die Anrechenbarkeit von Auslandszertifikaten soll soweit gewährt werden, dass die Wettbewerbsfähigkeit der inländischen Stromproduktion mit Gaskombikraftwerken gegenüber den Anlagen in der Europäischen Union (EU) nicht eingeschränkt wird.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Motion ebenfalls zur Ablehnung.

07.3004 Mo. UREK-NR**Emissionen von in der Schweiz neuimmatrikulierten Personenwagen**

- Antrag:** 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 Europäischen Union (EU) orientieren.
- Ziel:** Angleichung an die EU-Vorschriften und -Normen.

Stellungnahme BR: ausstehend

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Annahme der Motion.

Die Optimierung der Verbrennungsmotoren wird fortgesetzt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren. Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, die uns international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. In diesem Sinne steht **strasseschweiz** einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber.

07.3013 D.lp. Fraktion G

Steuerliche Entlastung im mobilen und immobilien Sektor

Anfrage: Trotz vorhandenem Umweltbewusstsein der Bevölkerung scheitert eine Anschaffung von energiefreundlichen Fahrzeugen oder Gebäudetypen bislang an den hohen Endpreisen, die durch hohe Entwicklungskosten und aufwendige Technik in die Höhe getrieben werden. Es genügt nicht, zukunftsweisende Technologien nur als Prototypen zu bestaunen. Der Bund und die Kantone können umweltfreundliche Fahrzeuge oder Gebäudetypen durch fiskalische Anreize fördern und sie ökonomisch attraktiver machen. In diesem Zusammenhang soll der Bundesrat folgende Fragen beantworten:

1. Ist er bereit, steuerliche Entlastungen im mobilen und immobilien Sektor ernsthaft zu prüfen, um damit umweltfreundliche und energiesparende Technologien attraktiver zu machen?
2. Wäre er bereit, Solar-, Elektro- und Hybridfahrzeuge steuerlich zu begünstigen?
3. Wie steht er zur Möglichkeit, Forschungsgelder des Nationalfonds vermehrt in zukunftssträchtige, wertschöpfende Sektoren wie der Bautechnik anstelle der Geistes- und Sozialwissenschaften zu investieren?
4. Welche zusätzlichen steuerlichen Anreize wären für ihn in diesen Bereichen noch denkbar?

Ziel: Die Anschaffung von energiefreundlichen Fahrzeugen und Gebäudetypen steuerlich entlasten.

Antwort BR: ausstehend

Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS unterstützt Massnahmen, welche einen beschleunigten Wechsel der Fahrzeugflotte zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie bewirken können (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern usw.). Entsprechende Fördermassnahmen müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.

07.3019 D.Ip. Fraktion C**Mehr Energieeffizienz**

Anfrage:

Es werden dem Bundesrat die folgenden Fragen gestellt:

1. Ist er in der Lage, binnen sechs Monaten einen konkreten Massnahmenplan mit einem entsprechenden Instrumentarium für mehr Energieeffizienz zu präsentieren?
2. Welche Massnahmen sieht er für mehr Energieeffizienz bei Elektro- und Haushaltgeräten vor? Ist der Bundesrat bereit, eine „Best-Geräte-Strategie“ für die Schweiz zu formulieren? Welches Energiesparpotential ordnet der Bundesrat diesen Massnahmen zu?
3. Welche Massnahmen sieht er für mehr Energieeffizienz im Bereich der Mobilität vor? Welches Energiesparpotential ordnet er diesen Massnahmen zu?
4. Welche Massnahmen sieht er im Bereich der Gebäude- und Wärmetechnik und Heizsysteme vor? Welches Energiesparpotential ordnet er diesen Massnahmen zu?
5. Ist er bereit, steuerliche Anreize für neue Investitionen in energieeffizientere Gebäude zu gewähren? Welches Energiesparpotential ordnet der Bundesrat diesen Massnahmen zu?

Ziel:

Mehr Energieeffizienz für einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verhinderung einer Versorgungslücke. Staukosten senken und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigern. Park & Ride-Konzepte für die Schweiz entwickeln.

Antwort BR:

ausstehend

Kommentar:

strasseschweiz nimmt zu den Effizienzmassnahmen im Bereich der Mobilität wie folgt Stellung:

Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit der Inkraftsetzung des CO₂-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO₂-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs). Mit diesen Massnahmen sind bereits gute Erfolge erzielt worden. Insbesondere beim Klimarappen besteht die Aussicht, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO₂-Reduktion in den Jahren 2008-2012 – übertroffen werden können.

Die Optimierung der Verbrennungsmotoren wird fortgesetzt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren. Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, die uns international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. **strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber.

Die flüssige, gleichmässige Fahrweise bewirkt gegenüber Fahrten mit Bremsen und Wiederbeschleunigen auf gleichen Strecken eine Treibstoffeinsparung von einem Viertel bis zur Hälfte; bei Lastwagen sogar von einem bis zu zwei Drittel. **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS erwartet von den Behörden ein Verkehrsmanagement ohne Hindernisse oder Behinderungen für den fließenden Verkehr (z.B. Beseitigung der Bushaltestellen auf der Fahrbahn oder der Schwellen).