

Bundesamt für Umwelt, Wald
und Landschaft (BUWAL)

3003 **Bern**

Bern, den 28. Februar 2002

Änderung des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Änderung des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, [USG]) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet die vorgeschlagene Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG) vorbehaltlos. Die Einführung schwefelfreier Treibstoffe mittels fiskalischer Anreize entspricht einer unserer zentralen Forderungen, um den Benzinverbrauch zu senken und gleichzeitig entscheidend zur weiteren Reduktion der Abgasemissionen – insbesondere der Feinstaubpartikel – beizutragen. Tatsache ist nämlich, dass zahlreiche motoreseitige Lösungen zur Optimierung der Verbrauchsreduktion schwefelfreie Treibstoffe (Benzin und Diesel – maximal 10 ppm) voraussetzen.

Handkehrum würde es die Einführung von schwefelfreien Treibstoffen aus technischer Sicht auch ermöglichen, ältere Fahrzeuge mit Partikelfiltern nachzurüsten. Politische Forderungen, die beispielsweise eine solche Nachrüstpflicht für schwere Dieselmotorfahrzeuge verlangen, stellen mit Blick auf die beschlossenen EU-Abgasnormierungen allerdings einen Alleingang der Schweiz dar. Ausserdem ist das Nachrüsten von älteren Fahrzeugen, die nicht für Partikelfilter ausgelegt sind, punkto ökologischem Nutzen äusserst fragwürdig und auf alle Fälle unverhältnismässig. Kommt hinzu, dass in Frage kommende Fahrzeuge ohnehin in immer kürzeren Abständen ausser Verkehr gesetzt werden. **Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt aus diesen Gründen eine vom Staat verordnete Nachrüstpflicht dezidiert ab.**

Der Strassenverkehrsverband FRS steht hinter den Zielen zur Senkung der CO₂-Emissionen, zu welchen sich die Schweiz gemäss Kyoto-Protokoll verpflichten will. Als gangbaren Weg dorthin sieht der Strassenverkehrsverband FRS jedoch nicht die CO₂-Abgabe, sondern die Nutzung der

technischen Möglichkeiten zur weiteren Verbrauchsverminderung. Dies gilt im Verkehrsbereich insbesondere für die Verbrennungsmotoren. Die DTC-Studie¹ zeigt das verheissungsvolle Reduktionspotential der Automobil- und Motorentchnik für die kommenden Jahre auf. Diese Technik muss aber auch zum Einsatz gelangen und darf nicht „auf Halde“ produziert werden. Die Anstrengungen aller Akteure sind deshalb darauf auszurichten, dass die treibstoffsparenden und damit die CO₂-optimierten Neuwagen möglichst rasch zum Einsatz gelangen. Zu diesen Akteuren zählen wir:

- die Automobilwirtschaft, die verbrauchsoptimierte Fahrzeuge herstellt und in der Schweiz anbietet;
- die Energiewirtschaft, welche die erforderlichen Treibstoffqualitäten flächendeckend auf den Markt bringt;
- die Konsumenten, die diese Fahrzeuge in Gebrauch nehmen und zudem mit sparsamer Fahrweise einen zusätzlichen Beitrag an das Reduktionsziel leisten;
- der Bund, der die Rahmenbedingungen für einen verbrauchsoptimierten Strassenverkehr anpasst und mit seinem Instrumentarium die Anreize für einen raschen Wechsel der Fahrzeugflotte schafft.

Nebst der Einführung schwefelfreier Treibstoffe sollten u.E. folgende zentralen Massnahmen und Elemente im Vordergrund stehen, um in Reichweite des CO₂-Reduktionsziels zu gelangen:

- **Die Erhöhung des Anteils Personenwagen mit Dieselmotor:** Dieselmotoren haben einen höheren Wirkungsgrad als Benzinmotoren und sind bei gleicher Leistung um bis zu 45 Prozent sparsamer. Für die gleiche Fahrleistung emittiert ein Dieselmotor bedeutend weniger CO₂ (Kohlendioxid) als ein Benzinmotor. In der Schweiz beträgt der Anteil der Personenwagen (PW) mit Dieselmotor am Gesamtbestand knapp fünf Prozent (rund 172'000 PW). Das ist eine bescheidene Zahl verglichen mit den Nachbarländern Österreich, Frankreich und Deutschland. Als Massnahme zur Erhöhung des Anteils Personenwagen mit Dieselmotor kommt zum Beispiel in Frage, den Preis für Dieseltreibstoff in Relation zu jenem für Normal-Benzin zu verbilligen. Dies kann erreicht werden, indem die Fiskalbelastung von Benzin und Diesel durch den Bund entsprechend korrigiert wird. Dieser Ansatz findet sich auch in den im Plenum noch nicht behandelten Motionen 01.3690 und 01.3227, deren Grundidee wir unterstützen können.
- **Der beschleunigte Wechsel der Fahrzeugflotte:** Für die beschleunigte Verbreitung von Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie stehen Massnahmen in Form von Kaufanreizen wie zum Beispiel die Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen mit unterdurchschnittlichem Treibstoffverbrauch je Fahrzeugklasse oder Vergünstigungen für diese Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern im Vordergrund. Denkbar ist aber auch eine Ausmerzaktion von verbrauchungünstigen Altfahrzeugen mittels einer Art staatlicher Verschrottungsprämie.
- **Die tatkräftige Unterstützung freiwilliger Massnahmen der Branche:** Bereits heute wird mit verschiedenen Massnahmen der Tatbeweis für den guten Willen in der Branche erbracht. Die Automobilverbände waren Wegbereiter der Quality Alliance Eco-Drive und bieten heute entsprechende Fahrkurse an. Das Reduktionspotenzial durch ei-

¹ Entwicklung des Flottenverbrauchs in der Schweiz, wissenschaftliche Studie des Dynamic Test Center (DTC), Vauffelin/Biel, April 2001

ne Fahrweise „Eco-Drive“ beträgt bis zu zehn Prozent gegenüber herkömmlicher Fahrweise. Die Verbände thematisieren den Treibstoffverbrauch und auch die CO₂-Emissionen bei der Beratung ihrer Mitglieder. Die Importeure und Markenvertreter von Personenwagen deklarieren den Treibstoffverbrauch sowie die CO₂-Emissionen in den Ausstellungsräumen und Verkaufsunterlagen, auf Preislisten sowie auf Datenblättern aller Neuwagen. Bund und Kantone sind aufgerufen, die Anstrengungen der Branche mit einer verstärkten Information der Bevölkerung zu unterstützen.

- **Die Beseitigung chronischer Stautellen:** Grundsätzlich wirken sämtliche Massnahmen treibstoffverbrauchsmindernd, die das Fahrverhalten hinsichtlich Vermeidung von Staus und Stop-and-Go-Fahrweisen beeinflussen, also Lösungen zur Harmonisierung der Geschwindigkeit im fliessenden Verkehr. Als chronische Stautellen erweisen sich insbesondere die Hochleistungsstrecken des Nationalstrassenkeuzes A1 und A2 sowie die Autobahnen im Grossraum der schweizerischen Städte. Diese Stautellen können mit Verkehrstelematik-Systemen zwar entschärft, müssen letztlich aber mit einem Ausbau der Fahrspuren beseitigt werden. Auch hier sind Bund und Kantone gefordert. Die Bereitstellung bedarfsgerechter Strassen wird sich langfristig unter der Optik der Nutzenwirkungen nicht nur für eine ökologische, sondern auch für eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Nachhaltigkeit als vorteilhaft erweisen.

Ziel des CO₂-Gesetzes ist die Reduktion der CO₂-Emissionen aus der energetischen Nutzung fossiler Energieträger. Die Einführung einer CO₂-Abgabe ist nicht Ziel des Gesetzes, sondern lediglich eine der möglichen Massnahmen zur Erreichung des Zieles. Die hievor erwähnte DTC-Studie zeigt auf, dass mit den künftigen Fahrzeuggenerationen ein grosser Schritt in Richtung der CO₂-Zielvorgabe getan werden kann. Sofern der Bund entsprechende Voraussetzungen für Anreize zum beschleunigten Wechsel auf die Spartechnologien schafft, kann das CO₂-Reduktionsziel in Zusammenarbeit mit den übrigen Akteuren erreicht werden. Eine CO₂-Abgabe im Sinne einer Strafaktion der Automobilisten ist somit entbehrlich.

Durch die Einführung der Lenkungsabgabe bzw. durch die höheren Produktionskosten der schwefelfreien Treibstoffe ergeben sich zusätzliche Mehrwertsteuer-Einnahmen. **Um die Ertragsneutralität der Lenkungsabgabe integral zu gewährleisten, fordert der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS, dass diese Mehreinnahmen zweckgebunden für eine Informationskampagne, die über die Vorteile schwefelfreier Treibstoffe sowie über den Nutzen eines umweltbewussten Kaufverhaltens aufklärt, und/oder zur Finanzierung der hievor postulierten „Verschrottungsprämie“ verwendet werden.**

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

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller