

Herrn  
Michael Kaufmann  
Vizedirektor  
Bundesamt für Energie (BFE)  
3003 Bern

Bern, 15. Oktober 2007

## **Aktionsplan „Energieeffizienz“ und Aktionsplan „Erneuerbare Energien“**

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

---

Sehr geehrter Herr Vizedirektor  
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).

Da sowohl der Aktionsplan „Energieeffizienz“ als auch der Aktionsplan „Erneuerbare Energien“ unsere Mitglieder unmittelbar betrifft, erlauben wir uns, im Rahmen der entsprechenden Anhörung zu den am 3. September 2007 von Bundesrat Moritz Leuenberger vorgestellten Entwürfen Stellung zu nehmen, und äussern uns wie folgt:

## **I. Grundsätzliches**

**strasseschweiz** stellt fest, dass die menschengemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit rund zwei bis drei Prozent aller Treibhausgase ausmachen. Mit rund 0,2 Prozent der globalen anthropogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen trägt die Schweiz nur unwesentlich zum Klimawandel bei. – Trotzdem befürwortet **strasseschweiz** die Anstrengungen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Strassenverkehrsverbände stehen hinter den Zielen der Schweiz zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäss Kyoto-Protokoll (-8% gegenüber 1990) und gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz (-10% gegenüber 1990). **strasseschweiz** unterstützt Anstrengungen zur weiteren Reduktion von Treibhausgasen, sofern die Vorgaben der Klimapolitik im Einklang mit jenen der Europäischen Union (EU) stehen und nicht zu massiven Verzichten und Verhaltensänderungen sowie tiefgreifenden Einschränkungen für die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft führen.

Im Weiteren kann festgestellt werden, dass in der Schweiz rund ein Drittel der menschengemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Verbrauch von fossilen Energien durch den motorisierten Verkehr zurückzuführen ist. – **strasseschweiz** unterstützt die Anstrengungen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich. Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen müssen auf den drei Säulen Freiwilligkeit, Ausnützung des technischen Reduktionspotenzials sowie kosteneffiziente Emissionsverringerungen in Entwicklungs- und Schwellenländern abstellen.

Die Branche des motorisierten Strassenverkehrs hat seit der Inkraftsetzung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verbrauchsreduktion und somit zur CO<sub>2</sub>-Senkung auf freiwilliger Basis in Angriff genommen (Klimarappen auf Treibstoffen, Energieetikette, Fahrweise Eco-Drive, Senkung des spezifischen Flottenverbrauchs). Mit diesen Massnahmen sind gute Erfolge erzielt worden. Insbesondere beim Klimarappen besteht die Aussicht, dass die mit dem Bund eingegangenen Verpflichtungen – neun Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Reduktion in den Jahren 2008-2012 – klar übertroffen werden können. **strasseschweiz** fordert die verstärkte Nutzung der Anreizmechanismen des Kyoto-Protokolls, im Rahmen derer in saubere Technologien in Entwicklungsländern investiert werden kann – dies unter Anrechnung an die Reduktionsvorgaben im Inland.

Insgesamt kann sich der energie- und klimapolitische Leistungsausweis der Schweiz sehen lassen, der auf der Basis der Marktkräfte – beeinflusst durch Energiepreise, technischen Fortschritt, ökologische Effizienz und Kundennutzen –, der freiwilligen Anstrengungen der Konsumenten und der Wirtschaft und einem dosierten Einsatz von staatlichen Ge- und Verboten erreicht worden ist. Dieser Leistungsausweis sichert unserem Land im internationalen Vergleich unter allen Aspekten einen Spitzenplatz.

Aus Sicht von **strasseschweiz** wird es deshalb nicht verstanden und abgelehnt, dass der austarierte und im grossen Ganzen geglückte Massnahmen-Mix nun durch eine umfassende Lenkungsabgabe und ökologische Steuerreform abgelöst werden soll. Wir wenden uns auch dagegen, dass das Szenario IV der Energieperspektiven die Richtschnur des Handelns werden soll. Der damit angestrebte grundsätzliche Politik- und Paradigmenwechsel ist nicht nötig und wird sich als nicht mehrheitsfähig erweisen, weil er den Aspekten der Wirtschaftsträgbarkeit und der gesellschaftlichen Fairness nicht ausreichend Rechnung trägt. Eine Politik der kleinen Schritte, die auf Bewährtem aufbaut, wird wesentlich wirkungsvoller sein, weil sie Akzeptanz finden wird und echte Resultate bringen kann.

## **II. Aktionsplan „Energieeffizienz“**

### **2.1 Einführung der CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Treibstoffen (Massnahme 6)**

Von einer Lenkungsabgabe auf Treibstoffen dürfte kaum eine nachweisbare Wirkung auf das Klima zu erwarten sein. Im Bereich Mobilität sind wegen der geografischen Kleinheit der Schweiz der Ausgestaltung und Wirkung von Lenkungsabgaben enge Grenzen gesetzt. Eine hohe Lenkungsabgabe würde zu einer Umkehr des Tanktourismus (bisher aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz) führen. Damit würden dem Bund erhebliche Einnahmen aus den Treibstoffzöllen entgehen.

Um ein Vielfaches effizienter sind hingegen die beiden Instrumente des Kyoto-Protokolls: Clean Development Mechanism (CDM) und Joint Implementation (JI). Aufgrund der so genannt grauen Energie (Import von Waren und Gütern) macht es richtiger- und konsequenterweise Sinn, die CO<sub>2</sub>-Emissionen direkt bei deren Erzeugung im Ausland zu senken.

Dass das Verlegen des Fokus' auf CDM- und JI-Massnahmen im Ausland für die Schweiz der zielführende und richtige Weg ist, beweist der Klimarappen, der gemäss dem definitiven Businessplan der gleichnamigen Stiftung eine Reduktion von rund zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> mittels Kyoto-Zertifikaten aus Projekten hoher Qualität im Ausland erzielt.

**strasseschweiz** fordert die verstärkte Nutzung dieser Anreizmechanismen des Kyoto-Protokolls, im Rahmen derer in saubere Technologien in Entwicklungsländern investiert werden kann – dies unter Anrechnung an die Reduktionsvorgaben im Inland. Eine „klimaneutrale Schweiz“ nach dem Konzept, dass sich alle Verursacher von Treibhausgasen in der Schweiz zu gleichwertigen Kompensationsmassnahmen im Ausland verpflichten, ist eine valable Option für die schweizerische Klimapolitik nach Auslaufen des Kyoto-Protokolls zur UN-Klimakonvention und eine Alternative zur Forderung des UVEK und links-grüner Kreise nach Lenkungsabgaben auf Treibstoffen.

Der Klimarappen auf Treibstoffen hat sich bisher bewährt. Er ermöglicht es der Schweiz, die Klimaziele auf kosteneffiziente Weise zu erreichen. Es ist nicht einzusehen, weshalb dieses Instrument durch eine staatliche Lenkungsabgabe ersetzt werden soll.

### **2.2 Neue, verschärfte Zielvereinbarung mit auto-schweiz und/oder Erlass der dazu notwendigen Vorschriften in der EnV (Massnahme 7)**

Grundsätzlich sind Zielvereinbarungen neuen Vorschriften vorzuziehen. Die Prinzipien der Subsidiarität, Kooperation und Freiwilligkeit bleiben gewahrt.

Die Optimierung der Verbrennungsmotoren muss nach Meinung von **strasseschweiz** mit den entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren, fortgesetzt werden. Dabei soll die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, die unser Land international in Handel und Wettbewerb benachteiligen.

**strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber, lehnt jedoch angesichts der spezifischen Marktbedürfnisse

in der Schweiz eine Begrenzung der durchschnittlichen Emissionen aller neu immatrikulierten Personenwagen in Anlehnung an entsprechende Durchschnittswerte in der EU ab.

Warum? – Aktuell beträgt der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der in den EU-Staaten verkauften Neuwagen 161 Gramm pro Kilometer (g/km). In der EU und in einzelnen europäischen Ländern ist noch völlig unklar, ob überhaupt und wie eine entsprechende Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf maximal 130 g/km bis ins Jahr 2012 umgesetzt werden kann. Während der traditionelle Modellmix der eingelösten Neuwagen in einzelnen Ländern aufgrund der Nachfrage mit einem hohen Anteil von Kleinwagen und Dieselfahrzeugen das Erreichen der Vorgaben als realistisch erscheinen lässt, ist dies in anderen Ländern mit hohen Immatrikulationsanteilen von Mittel- und Oberklassefahrzeugen aus heutiger Sicht ausgeschlossen. Zu diesen Ländern zählt auch die Schweiz.

Mit den angestrebten Vorgaben der EU für das Jahr 2012 würde die Produktion der nachfragestarken Mittel- und Oberklassefahrzeuge mit deren hohen Komfort- und Sicherheitsstandards nach dem derzeitigen Stand der Technik verunmöglicht.

### **2.3 Einführung eines Bonus-Malus-Systems auf der Importsteuer für PW (Massnahme 8)**

### **2.4 Koordinierte und flächendeckende Einführung verbrauchsabhängiger kantonaler Motorfahrzeugsteuern (Massnahme 9)**

strasseschweiz unterstützt grundsätzlich 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 sollen auf einfache, praxistaugliche Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein.

Im Sinne eines Anreizsystems ist die Einführung eines Bonus-Malus-Systems insbesondere bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern vertretbar.

Bezüglich der nationalen Importsteuer für Personenwagen (PW) herrscht derzeit noch Unsicherheit, ob auf EU-Ebene eine Strafsteuer für die Produktion von leistungsstarken Fahrzeugen eingeführt wird. Für diesen Fall müsste die doppelte Bestrafung des gleichen Kriteriums vermieden werden.

In jedem Fall müssen Bonus-Malus-System und verbrauchsabhängige Steuerbemessung aus Gründen der Praxistauglichkeit auf den einfachen und klaren Kriterien gemäss Energieetikette und keinesfalls auf jenen der projektierten Keef (Kriterien für emissionsarme und energieeffiziente Fahrzeuge) abstellen.

### **2.5 Fehlender Massnahmenvorschlag: Verkehrsmanagement**

strasseschweiz vermisst unter den Massnahmenvorschlägen des Aktionsplans „Energieeffizienz“ – nebst der Nutzung der beiden Anreizmechanismen des Kyoto-Protokolls: Clean Development Mechanism (CDM) und Joint Implementation (JI) (vgl. hiervoor) – die Einführung eines Verkehrsmanagements ohne Hindernisse oder Behinderungen für den fließenden Verkehr (z.B. Beseitigung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn oder von Schwellen). 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 Dritteln.

### **III. Aktionsplan „Erneuerbare Energien“**

#### **3.1 Verpflichtende Quoten für biogene Treibstoffe (Massnahme 5)**

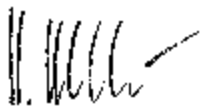
Es gilt dem Umstand Rechnung zu tragen, dass nicht alle Biotreibstoffe aus energetischer und klimapolitischer Sicht unbedenklich sind. Zudem steht die Produktion von Biotreibstoffen in der Schweiz in Konkurrenz zu deren Nutzung im Wärme- und Strombereich. Es gilt abzuwägen, in welchem Bereich der Einsatz von Biomasse energetisch und im Sinne der Emissionsbilanz erwünscht ist. Eine Gesamtstrategie bezüglich des Biomasse-Einsatzes tut Not.

**strasseschweiz** versteht deshalb nicht, dass bereits heute verpflichtende Quoten für biogene Treibstoffe ins Auge gefasst werden sollen – zumal dieser Vorschlag im krassen Widerspruch zur Stossrichtung des Entwurfs der Mineralölsteuerverordnung (MinöStV) steht, der die steuerbefreiten biogenen Treibstoffe stark einschränkt und damit den Beschaffungsmöglichkeiten ein enges Korsett gibt. Ehrgeizige Beimischungsquoten lassen sich mit diesen Vorgaben nicht erreichen. Aus diesen Gründen lehnt **strasseschweiz** einen Beimischungszwang für biogene Treibstoffe ab.

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

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller