

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin des Eidgenössischen  
Departements für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation (UVEK)  
3003 Bern

Bern, 31. Januar 2013

## Energiestrategie 2050

### Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

**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).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Energiestrategie 2050 bzw. zu deren ersten Massnahmenpaket Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann die vorliegende Energiestrategie 2050 nicht unterstützen. Diese ist im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aus heutiger Sicht nur mit unverhältnismässigen staatlichen Eingriffen – namentlich mit Massnahmen zur Verhaltenslenkung des einzelnen Verbrauchers sowie mit Verboten – zu erreichen. Stattdessen fordern wir, dass die künftige Energiestrategie des Bundes fortgesetzt auf das technische Potenzial zur Optimierung des Energie-**

**verbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen baut sowie den Herstellern von Fahrzeugen die verbrauchs- und emissionsbezogenen Zielvorgaben nach Massgabe der realistischen Möglichkeiten setzt – dies im Rahmen einer möglichst freien, weitestgehend globalen Wettbewerbs- und Marktordnung.**

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

### **1.1. Ausgangslage**

Mit der Energiestrategie 2050 legt der Bundesrat dar, wie der etappenweise Umbau des Energiesystems erfolgen soll. Die Strategie orientiert sich am Zielszenario „Neue Energiepolitik“ (NEP). In diesem Szenario wird eine mögliche Entwicklung des Energieverbrauchs und der Stromproduktion der Schweiz bis ins Jahr 2050 dargestellt, die bewirkt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis dann auf ein international abgestimmtes Oberziel von rund ein bis 1,5 Tonnen pro Kopf sinken.<sup>1</sup> Dies entspricht einem mit dem 2-Grad-Ziel kompatiblen Emissionsniveau.<sup>2</sup> Das 2-Grad-Ziel seinerseits wird im am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen CO<sub>2</sub>-Gesetz, das die Reduktionsperiode von 2013 bis 2020 umfasst, erwähnt.<sup>3</sup>

Das NEP-Szenario erfüllt die Zielsetzung, die CO<sub>2</sub>-Emission bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 2000 zu reduzieren.<sup>4</sup> Das CO<sub>2</sub>-Gesetz hingegen verlangt verbindlich, dass die Treibhausgasemissionen im Inland bis 2020 um 20 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 vermindert werden müssen.<sup>5</sup> Der Bundesrat kann (muss allerdings nicht) das Reduktionsziel verdoppeln.<sup>6</sup> Letzteres wird mit dem NEP-Szenario offenbar angestrebt: Im erläuternden Vernehmlassungsbericht heisst es denn auch, dass „die Energiestrategie 2050 die Umwelt- und Klimapolitik des Bundes nachhaltig verstärkt“.<sup>7</sup>

Im Weiteren charakterisiert das Zielszenario NEP einen Paradigmenwechsel – dies ganz im Gegensatz zu den ebenfalls untersuchten Massnahmenszenarien „Weiter wie bisher“ (WWB) und „Politische Massnahmen“ (POM), die keinen solchen Paradigmenwechsel vorsehen.<sup>8</sup> Im Szenario WWB werden alle bestehenden Massnahmen bis 2050 weitergeführt; die Technologien

---

<sup>1</sup> Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Energienachfrage und Elektrizitätsangebot in der Schweiz 2000-2050, Ergebnisse der Modellrechnungen für das Energiesystem, Prognos AG im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Basel, 12. September 2012, S. 365

<sup>2</sup> a.a.O., S. 615

<sup>3</sup> SR 641.71; Art. 1 Abs. 1: „Mit diesem Gesetz sollen die Treibhausgasemissionen, insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die auf die energetische Nutzung fossiler Energieträger (Brenn- und Treibstoffe) zurückzuführen sind, vermindert werden mit dem Ziel, einen Beitrag zu leisten, den globalen Temperaturanstieg auf weniger als 2 Grad Celsius zu beschränken.“

<sup>4</sup> Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Energienachfrage und Elektrizitätsangebot in der Schweiz 2000-2050, Ergebnisse der Modellrechnungen für das Energiesystem, Prognos AG im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Basel, 12. September 2012, S. 4

<sup>5</sup> SR 641.71; Art. 3 Abs. 1: „Die Treibhausgasemissionen im Inland sind bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 gesamthaft um 20 Prozent zu vermindern. (...)“

<sup>6</sup> a.a.O.; Art. 3 Abs. 2: „Der Bundesrat kann das Reduktionsziel in Einklang mit internationalen Vereinbarungen auf 40 Prozent erhöhen. (...)“

<sup>7</sup> Erläuternder Bericht zur Energiestrategie 2050 (Vernehmlassungsvorlage), Bern, 28. September 2012, S. 9

<sup>8</sup> Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Energienachfrage und Elektrizitätsangebot in der Schweiz 2000-2050, Ergebnisse der Modellrechnungen für das Energiesystem, Prognos AG im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Basel, 12. September 2012, S. 200

entwickeln sich autonom (moderat) weiter. Das Szenario POM beschreibt die Auswirkungen des vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmenpakets bis 2050.<sup>9</sup> Nicht zuletzt erfordert das NEP-Szenario im Gegensatz zum POM-Szenario eine international abgeglichene CO<sub>2</sub>-Reduktions- und Energieeffizienzpolitik.<sup>10</sup>

Mit den Massnahmen der Energiestrategie 2050 sollen die Herausforderungen des von Bundesrat und Parlament angestrebten Ausstiegs aus der Atomenergie angegangen werden. Bei den Studien von Prognos<sup>11</sup> und Ecoplan<sup>12</sup> führt das Referenzszenario WWB die heute geltende Energiepolitik ohne neue Massnahmen fort und sieht keine neuen Kernkraftwerke vor. Ein Szenario mit neuen Kernkraftwerken wird nicht berücksichtigt. Daher werden die Kosten und Nutzen des Verzichts auf neue Kernkraftwerke im Rahmen dieser Studien nicht untersucht.<sup>13</sup>

Zusammen mit dem Bericht zur Energiestrategie 2050 liegt zur konkreten Beurteilung das erste Massnahmenpaket in Form von Gesetzesänderungen zur Umsetzung dieser Strategie vor. Damit sollen hauptsächlich jene Effizienzpotenziale genutzt werden, welche die Schweiz bereits heute mit den vorhandenen bzw. absehbaren Technologien realisieren kann und für die keine tiefgreifende, internationale Zusammenarbeit mit der EU und mit Drittstaaten erforderlich ist.

Allein mit dem vorliegenden ersten Massnahmenpaket können die langfristigen Ziele der neuen Energiepolitik des Bundesrats – gemäss dem Zielszenario NEP – nur partiell erreicht werden: Beim Endenergieverbrauch werden die Ziele des Bundesrats bis 2020 zu 39 Prozent, bis 2035 zu 43 Prozent und bis 2050 zu 45 Prozent realisiert.<sup>14</sup>

Deshalb geht der Bundesrat davon aus, dass weitere Massnahmen beschlossen werden müssen, um auch künftig eine sichere und zuverlässige Energieversorgung in der Schweiz zu gewährleisten. So sieht er für die Zeit nach 2020 eine weitere Etappe vor, in der gemeinsam mit der Weiterentwicklung der Klimapolitik auch die Energiepolitik strategisch neu ausgerichtet werden soll. Dabei ist eine Energieabgabe auf sämtliche Energieträger mit Rückerstattung an Wirtschaft und Bevölkerung angedacht. Der Übergang vom bestehenden Förder- hin zu einem Lenkungssystem soll fliessend und innerhalb einer vertretbaren Übergangsfrist stattfinden.<sup>15</sup>

Was die Endenergiefrage im Verkehrssektor im Allgemeinen betrifft, sinkt diese bereits im WWB-Szenario signifikant ab – und zwar im Jahr 2050 auf ein Niveau, das gut ein Viertel unter jenem von 2010 liegt. Haupttreiber dafür sind Bemühungen zur Effizienzsteigerung, von denen erwartet wird, dass sie stärker sind als das absehbare Verkehrswachstum. Das NEP-Szenario

---

<sup>9</sup> Regulierungsfolgenabschätzung der vorgesehenen Energiemassnahmen, Die Volkswirtschaft – Das Magazin für Wirtschaftspolitik, 11-2012, S. 19

<sup>10</sup> Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Energienachfrage und Elektrizitätsangebot in der Schweiz 2000-2050, Ergebnisse der Modellrechnungen für das Energiesystem, Prognos AG im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Basel, 12. September 2012, S. 4

<sup>11</sup> Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Energienachfrage und Elektrizitätsangebot in der Schweiz 2000-2050, Ergebnisse der Modellrechnungen für das Energiesystem, Prognos AG im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Basel, 12. September 2012

<sup>12</sup> Energiestrategie 2050 – Volkswirtschaftliche Auswirkungen, Analyse mit einem berechenbaren Gleichgewichtsmodell für die Schweiz, Ecoplan im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Bern, 12. September 2012

<sup>13</sup> Regulierungsfolgenabschätzung der vorgesehenen Energiemassnahmen, Die Volkswirtschaft – Das Magazin für Wirtschaftspolitik, 11-2012, S. 21

<sup>14</sup> Energiestrategie 2050: In Etappen zum Ziel, Die Volkswirtschaft – Das Magazin für Wirtschaftspolitik, 11-2012, S. 6

<sup>15</sup> Vgl. Erläuternder Bericht zur Energiestrategie 2050 (Vernehmlassungsvorlage), Bern, 28. September 2012, S. 60 f.

liegt deutlich (rund 36 Prozent) unter dem WWB-Szenario. Das POM-Szenario liegt ziemlich genau in der Mitte der beiden anderen Szenarien.<sup>16</sup>

Mit Blick auf den motorisierten Individualverkehr im Speziellen hält die Prognos-Studie Folgendes fest: Im Referenzszenario WWB bleiben die fossilen Treibstoffe auch im Jahr 2050 dominant, die Elektrizität spielt eine bedeutendere Rolle und die Biotreibstoffe übernehmen einen marginalen Anteil. Demgegenüber verschiebt sich im Zielszenario NEP der Mix hin zu drei „Pfeilern“ mit je ähnlich grossen Anteilen: fossile Energieträger (Benzin/Diesel), Strom und Biotreibstoffe. Das POM-Szenario liegt zwischen diesen beiden Szenarien.<sup>17</sup> Betreffend die Entwicklung bei den Personenwagen (PW) geht das NEP-Szenario von folgenden Eckwerten aus: 130 Gramm (g) CO<sub>2</sub> pro Kilometer (km) für die Neuwagenflotte (gemäss teilrevidiertem CO<sub>2</sub>-Gesetz), 95 g CO<sub>2</sub>/km bis 2020 (analog EU-Zielsetzung) und anschliessend kontinuierliche Absenkung bis auf 35 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 2050. Um letztgenanntes Ziel zu erreichen, ist ein markanter Shift in die Elektromobilität unabdingbar.<sup>18</sup>

Das vom Bundesrat verfolgte Zielszenario NEP bedeutet konkret eine verstärkte Elektromobilität, vor allem im PW- und urbanen Bereich (kurze Strecken, Lieferverkehre), einen strategischen Einsatz von Biotreibstoffen für den Güterverkehr und ein verstärkter Trend zur Schiene.<sup>19</sup> Hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Reduktion wirkt sich das NEP-Szenario insofern aus, als die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2050 insgesamt nochmals auf fast zwei Fünftel (37 Prozent) verglichen mit dem WWB-Szenario gesenkt werden müssen. Dies gelingt im Verkehrssektor nur durch die Kombination modal shift [hin zum öffentlichen Verkehr; Anm. d. Verf.] plus Elektromobilität im PW-Bereich plus (nachhaltige) Biotreibstoffstrategie im motorisierten Güterverkehr.<sup>20</sup> Gleichzeitig sind eine intensivierete Absenkung der spezifischen Verbräuche der Fahrzeuge sowie ein intensivierter Ausbau der Schieneninfrastruktur erforderlich.<sup>21,22</sup>

Alles in allem ergeben sich für den Strassenverkehr Zusatzkosten im Zielszenario NEP gegenüber dem Referenzszenario WWB von rund 1,1 Milliarden pro Jahr im Zeitraum 2030 bis 2035, mit geringeren Kosten vor diesem Zeitraum und mit anschliessender Absenkung auf rund die Hälfte dieser Kosten gegen das Jahr 2050 hin.<sup>23</sup>

Schliesslich kommt hinzu, dass die heutigen, für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur reservierten Mineralölsteuererträge im Zielszenario NEP noch viel drastischer und rascher sinken, als sie dies im Referenzszenario WWB bereits tun. Ein Systemwechsel von der jetzigen zweckgebundenen Finanzierung via Mineralölsteuern hin zu einem Road oder Mobility Pricing würde sich daher noch viel früher aufdrängen.<sup>24</sup>

---

<sup>16</sup> Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050, Energienachfrage und Elektrizitätsangebot in der Schweiz 2000-2050, Ergebnisse der Modellrechnungen für das Energiesystem, Prognos AG im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Basel, 12. September 2012, S. 164

<sup>17</sup> a.a.O., S. 167

<sup>18</sup> a.a.O., S. 416 f.

<sup>19</sup> a.a.O., S. 84

<sup>20</sup> a.a.O., S. 129

<sup>21</sup> a.a.O., S. 164

<sup>22</sup> a.a.O., S. 184

<sup>23</sup> a.a.O., S. 185

<sup>24</sup> Vgl. a.a.O., S. 422 f.

## 1.2. Kommentar und Standpunkt

Mit seiner vorgelegten Energiestrategie 2050, die auf dem Zielszenario NEP basiert und einen eigentlichen Paradigmenwechsel vorsieht, verabschiedet sich der Bundesrat definitiv von einer liberalen und marktwirtschaftlich orientierten Energiepolitik, die sich auf die Verfügbarkeit der Energieträger ausgerichtet und vorab mit technischen Vorschriften eine verbrauchs- und emissionsmässige Optimierung der Motorfahrzeuge bewirkt hat. Die Abkehr von dieser bewährten Politik und den Wechsel hin zu einer dirigistischen und planwirtschaftlich geprägten Energiepolitik kann **strasseschweiz** nicht unterstützen. Deshalb lehnen wir eine sich auf das NEP-Szenario abstützende Energiestrategie 2050 ab.

Nach Meinung von **strasseschweiz** müssen für die künftige Energiestrategie der Schweiz weiterhin die technischen Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Abgasverhaltens von Motorfahrzeugen im Vordergrund stehen. Nicht der Mensch als Konsument steht im Fokus, sondern vielmehr die Technik und deren Optimierung.

In diesem Sinne heissen wir – losgelöst von der übergeordneten Zielrichtung der Energiestrategie 2050 – punkto motorisierten Individualverkehr eine mit der Europäischen Union (EU) abgestimmte weitere Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionszielwerte bei PW und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) bis ins Jahr 2020 prinzipiell gut. Allerdings gilt unsere Unterstützung von technischen Massnahmen zur Zielerreichung nicht uneingeschränkt und vorbehaltlos (vgl. dazu auch die Stellungnahme von auto-schweiz, einer unserer Trägerorganisationen). Bei der bevorstehenden Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung gilt es, den schweizerischen Alleingang nicht zusätzlich zu akzentuieren. Es ist namentlich zu beachten, dass

- die weitere Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenze bei neuen PW und insbesondere bei LNF für die Automobilindustrie eine grosse Herausforderung darstellt. In der EU fallen die Reaktionen auf die aktuellen Bestrebungen zur weiteren CO<sub>2</sub>-Senkung heftig aus, da die dazu erforderlichen Massnahmen kostenintensiv sind. Bevor der schweizerische Absenkungspfad legiferiert wird, müssen deshalb die diesbezüglichen definitiven EU-Schritte bekannt sein.
- die Schweiz in Bezug auf den Fahrzeugpark nach wie vor besondere Verhältnisse aufweist, die sich sachlich mit der topografischen Situation, der touristisch-ländlichen Ausprägung der Wirtschaft und mit der Kaufkraft der Kundschaft erklären lassen.

Ausserdem muss die Höhe der bestehenden Sanktionen auf jeden Fall an jene der EU angepasst werden. Der Umrechnungskurs ist demnach auf Fr. 1.20 festzulegen, was eine maximale Sanktion von Fr. 114.– pro Gramm „überschüssiges“ CO<sub>2</sub> ergibt.

Wir fordern, dass die künftige Energiepolitik des Bundes auf das technische Potenzial zur Energieeinsparung setzt und die entsprechende Entwicklung mittels technischer Vorgaben an die Herstellung der Produkte und Motorfahrzeuge definiert. Klare Rahmenbedingungen punkto Verbrauchs- und Emissionsverhalten garantieren zusammen mit den Kräften des Marktes und dem freien Wettbewerb der Anbieter am ehesten die Einhaltung der Zielvorgaben einer ehrgeizigen Energiepolitik. Zu rigide staatliche Eingriffe hingegen führen in aller Regel zu Fehlallokationen und zu nicht durch die wahren Verursacher gedeckten Kosten, für welche dann die Allgemeinheit gerade stehen muss bzw. zur Kasse gebeten wird.

In diesem Sinne muss sich auch die Elektromobilität auf dem Markt aus eigener Kraft durchsetzen und behaupten. Es ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, in welchem Umfang sich die Elektromobilität entwickeln wird. Gleiches gilt für die Biotreibstoffe, die gegenwärtig einer äusserst strengen gesetzlichen Regelung unterworfen sind. Es ist nicht Sache des Bundes, unter dem klimapolitischen Deckmantel insbesondere die Elektromobilität (individuell oder kollektiv) zur mehr oder weniger einzig richtigen Fortbewegungsart zu erklären.

Dies umso weniger, als die internationale Klimapolitik endgültig gescheitert zu sein scheint und als sogar die Ecoplan-Studie „auf eine Berücksichtigung eines allfälligen Klimanutzens verzichtet, da die Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionen keinen massgeblichen Einfluss auf den globalen Klimawandel haben“.<sup>25</sup>

Wir lehnen daher auch die in der zweiten Etappe (ab 2020) der Energiestrategie 2050 geplante so genannte ökologische Steuerreform, mit der eine Energieabgabe auf sämtlichen Energieträgern und damit insbesondere eine Lenkungs- bzw. CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossilen Treibstoffen eingeführt werden soll, dezidiert ab. Bereits im Jahr 2000 sind solche Vorhaben von Volk und Ständen deutlich verworfen worden.<sup>26</sup>

Zusammenfassend lautet das Credo von **strasseschweiz**, dass gesetzliche Rahmenbedingungen, die mass- und sinnvolle technische Erneuerungen und Fortschritte ermöglichen und provozieren, befürwortet werden. Hingegen wird das Stipulieren von Regelungen, welche die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft unnötig einschränken, behindern und steuern, zu Lenkungszwecken verteuern oder sogar verbieten wollen, prinzipiell zurückgewiesen. Kurzum: **strasseschweiz** setzt auf den technischen Fortschritt; die entsprechende Reglementierung muss vor allem wirtschafts-, aber auch gesellschaftsverträglich sein. Infolgedessen wird für den Bereich der Mobilität der Wechsel von einer Förder- zu einer Lenkungs- und letztlich wohl zu einer Verbotstrategie, wie sie dem Bundesrat mit der Energiestrategie 2050 vorschwebt, abgelehnt.

## II. Fragebogen

### Allgemeine Fragen

1. Sind Sie insgesamt mit der Vernehmlassungsvorlage zur Energiestrategie 2050 einverstanden?

Ja     **Nein**     keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziffer 1.2 hiervor.

2. Sind Sie mit dem etappierten Vorgehen der Energiestrategie 2050 einverstanden (zweite Etappe gemäss Ziffer 1.4 im erläuternden Bericht)?

*Erläuternder Bericht: 1.3 (erstes Massnahmenpaket), 1.4 (zweite Etappe)*

Ja     **Nein**     keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziffer 1.2 hiervor.

<sup>25</sup> Energiestrategie 2050 – Volkswirtschaftliche Auswirkungen, Analyse mit einem berechenbaren Gleichgewichtsmodell für die Schweiz, Ecoplan im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Bern, 12. September 2012, S. 47

<sup>26</sup> BBl 2001 183



3. Sind Sie damit einverstanden, den schrittweisen Ausstieg aus der Kernenergie mit dem vorliegenden Massnahmenpaket zu verknüpfen?

Ja     **Nein**     keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziffer 1.2 hiervor.

### Kernenergiegesetz

4. Sind Sie damit einverstanden, dass Rahmenbewilligungen für die Erstellung neuer Kernkraftwerke nicht mehr erteilt werden dürfen?

*Kernenergiegesetz, Art. 12 Abs. 4 (neu)*

*Erläuternder Bericht: 1.2 sowie 2.2.6*

Ja     **Nein**     keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Der Ausstieg aus der Kernenergie zur Elektrizitätsgewinnung bei gleichzeitigem Ausstieg aus der fossilen Energie im Wärme- und Mobilitätsbereich aus Gründen der CO<sub>2</sub>-Reduktion führt zu einer massiven Versorgungsunsicherheit.

### Zweck, Ziele, Grundsätze Energiegesetz

5. Sind Sie damit einverstanden, dass Ausbauziele für die Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien sowie Verbrauchsziele gesetzlich festgelegt werden?

*EnG Art. 2 und 4, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: Gesamt sowie insbesondere 1.2, 1.3, 1.6, 2.1 (1. Kapitel)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

## Energieeffizienz

### Gebäude

6. Sind Sie mit der vorgesehenen Erhöhung der Gesamtmittel von Bund und Kantonen zur Verstärkung des Gebäudeprogramms ab 2015 auf maximal 600 Millionen Franken pro Jahr einverstanden?

*CO<sub>2</sub>-Gesetz, Änderungen Art. 29 und Art. 34*

*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Gebäude) sowie 2.2.2*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

7. Welche Variante bevorzugen Sie bei der Änderung der gesetzlichen Grundlage für die Verwendung des Ertrags aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe für den Gebäudebereich?

*CO<sub>2</sub>-Gesetz, Änderungen Art. 29 und Art. 34*

*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Gebäude) sowie 2.2.2*

Variante 1 (*CO<sub>2</sub>-Gesetz, Änderungen Art. 29 und 34, Variante 1*)  
 Variante 2 (*CO<sub>2</sub>-Gesetz, Änderungen Art. 29 und 34, Variante 2*)  
 Keine der beiden Varianten  
 **Keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

8. Sind Sie damit einverstanden, dass Kosten für Gebäudeinvestitionen, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen, über drei Jahre verteilt steuerlich abgezogen werden können, und dass ab 2025 Investitionen (vgl. erläuternder Bericht: 2.2.3), die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen nur dann steuerlich abzugsberechtigt sind, wenn das betroffene Gebäude einen bestimmten energetischen Mindeststandard aufweist?

*Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer, Art. 31a (neu), Art. 32 Abs. 2<sup>bis</sup> (neu), Art. 32 Abs. 2<sup>ter</sup> (neu), Art. 67a (neu) und Art. 205e (neu); Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden, Art. 9 Abs. 3<sup>bis</sup> bis Abs. 3<sup>quinquies</sup> (neu), Art. 10 Abs. 1<sup>ter</sup> (neu), Art. 25 Abs. 1<sup>ter</sup> und Art. 72q (neu) und 78f (neu)*

*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Gebäude), 2.2.3 und 2.2.4*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.



**Mobilität**

9. Sind Sie mit der Verschärfung des CO<sub>2</sub>-Emissionszielwerts für die erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen auf durchschnittlich 95 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2020 einverstanden?  
*CO<sub>2</sub>-Gesetz, Änderung Art. 10*  
*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Mobilität) sowie 2.2.2*

Ja     Nein     keine Stellungnahme

**Bemerkungen:**

Der Emissionszielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km für erstmals in Verkehr gesetzte PW ist erst dann einzuführen, wenn absehbar ist, ob dieser Zielwert in der EU tatsächlich erreicht werden kann. Denn: Der Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km ist in der EU noch nicht in Stein gemeisselt. Namentlich die deutsche Autoindustrie dürfte massiven Druck ausüben, um diesen Zielwert zu erhöhen oder dessen Einführung auf der Zeitachse zu verschieben.

10. Sind Sie mit der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Emissionszielwerts für die erstmals in Verkehr gesetzten Lieferwagen und leichten Sattelschleppern und dessen Festlegung auf durchschnittlich 175 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2017 und auf durchschnittlich 147 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2020 einverstanden?  
*CO<sub>2</sub>-Gesetz, Änderung Art. 10*  
*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Mobilität) sowie 2.2.2*

Ja     **Nein**     keine Stellungnahme

**Bemerkungen:**

Grundsätzlich sollte bei den leichten Nutzfahrzeugen (LNF) eine allfällige Lenkung darauf abzielen, mit möglichst wenigen Fahrzeugen möglichst viel Nutzlast oder Volumen zu transportieren.

Ohne drastische Änderung des Flottenmix kann die Schweiz den Zielwert von durchschnittlich 175 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2017 bei LNF nicht erreichen. Eine solche Änderung wäre nur möglich, wenn die Käufer auf andere Fahrzeuge umsteigen würden – entweder auf zwei oder mehr kleinere Lieferwagen oder auf einen kleinen Lastwagen. Beides sind aus wirtschaftlichen Gründen – Lohn- und Fahrzeugkosten zum einen, LSWA zum andern – keine echten Alternativen. Die Schweizer Unternehmen wären also gezwungen, die gleichen Fahrzeuge zu kaufen wie heute und die wegen der CO<sub>2</sub>-Sanktionen höheren Preise in Kauf zu nehmen.

Deshalb erachten wir die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Zielwerts bei LNF für eine Umverteilungsaktion ohne grossen Nutzen, da wegen fehlender Alternativen bei der Fahrzeugbeschaffung die Lenkungswirkung nicht gegeben ist.

Aus diesem Grund beantragen wir, auf die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Emissionszielwerts für LNF in der Schweiz gänzlich zu verzichten.

**Energieversorgungsunternehmen und Unternehmen der Energiewirtschaft**

11. Sind Sie damit einverstanden, dass Elektrizitätslieferanten Zielvorgaben zur stetigen Steigerung der Effizienz beim Elektrizitätsverbrauch erfüllen müssen (mittels Einführung von sogenannten weissen Zertifikaten)?

*EnG, Art. 43 bis 46, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Energieversorgungsunternehmen) sowie 2.1 (6. Kapitel 3. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund Unternehmen der Energiewirtschaft aus Gründen der Transparenz und Information verpflichten kann, Daten zu veröffentlichen (insbesondere bezüglich Strom- und Wärmeverbrauch von Kundengruppen sowie bezüglich Angeboten und Massnahmen zur Förderung einheimischer und erneuerbarer Energien und der Energieeffizienz)?

*EnG, Art. 62, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 2.1 (9. Kapitel)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

**Industrie und Dienstleistungen**

13. Sind Sie mit der Ausweitung der wettbewerblichen Ausschreibungen auf Elektrizitätsproduktion und -verteilung einverstanden?

*EnG, Art. 33, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Industrie und Dienstleistungen) sowie 2.1 (4. Kapitel)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

14. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Endverbraucherinnen und Endverbraucher mit einem Elektrizitätsverbrauch von mehr als 0,5 GWh pro Jahr gegenüber dem Bund zur Steigerung der Stromeffizienz sowie zur Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses verpflichten können und damit den Netzzuschlag rückerstattet erhalten?

*EnG, Art. 38, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.1 (Industrie und Dienstleistungen) sowie 2.1 (5. Kapitel 1. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

## Erneuerbare Energien

15. Sind Sie mit der Einführung einer gemeinsamen Planung von Bund und Kantonen sowie eines gesamtschweizerischen Ausbaupotenzialplans für den Ausbau der erneuerbaren Energien einverstanden?

*EnG, Art. 11 und 12, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Unterstützende Massnahmen), 2.1 (2. Kapitel, 2. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

16. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone verpflichtet werden, insbesondere für Wasser- und Windkraft geeignete Gebiete und Gewässerstrecken im Richtplan festzulegen und dazu einen Nutzungsplan vorzulegen?

*EnG, Art. 13, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Unterstützende Massnahmen), 2.1 (2. Kapitel, 2. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass für neue Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien ab einer gewissen Grösse und Bedeutung ein nationales Interesse statuiert wird?

*EnG, Art. 14, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht 1.3.2 (Unterstützende Massnahmen), 2.1 (2. Kapitel, 2. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

### **Anschlussbedingungen und Abnahme- und Vergütungspflicht**

18. Sind Sie mit der Einführung einer Eigenverbrauchs-Regelung, d.h. der Schaffung der gesetzlichen Möglichkeit für Anlagebetreiber selbst produzierte Energie selber zu verbrauchen, einverstanden?

*EnG, Art. 17 Absatz 2, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Finanzielle Förderung) sowie 2.1 (3. Kapitel, 1. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

### **Einspeisevergütungssystem**

19. Sind Sie mit dem Ausschluss von Kehrichtverbrennungs- und Klärgasanlagen sowie Anlagen, die teilweise fossile Brenn- oder Treibstoffen nutzen, aus dem Kreis der teilnahmeberechtigten Anlagen einverstanden?

*EnG, Art. 18 Absatz 4, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Finanzielle Förderung) sowie 2.1 (3. Kapitel, 2. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

20. Sind Sie mit der Begrenzung der jährlich zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel zur Förderung von Photovoltaik-Anlagen einverstanden? Diese Kontingentierung soll als Ersatz für die heutige mehrstufige Regelung mit Gesamtdeckel und Teildeckel dienen.

*EnG, Art. 20, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Finanzielle Förderung) sowie 2.1 (3. Kapitel, 2. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

21. Sind Sie damit einverstanden, dass für den Vollzug des Einspeisevergütungssystems und der neuen Aufgaben (Einmalvergütung für kleine Photovoltaik-Anlagen, WKK-Vergütungssystem) eine separate Stelle in der Form einer Tochtergesellschaft bei der nationalen Netzgesellschaft geschaffen wird?

*EnG, Art. 65 und 66, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 2.1 (10. Kapitel)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

### Einmaliger Beitrag für kleine Photovoltaik-Anlagen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass Photovoltaik-Anlagen mit einer Leistung unter 10 kW ausserhalb des Modells der Einspeisevergütung gefördert werden?

*EnG, Art. 28-30, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Finanzielle Förderung) sowie 2.1 (3. Kapitel, 3. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

23. Sind Sie damit einverstanden, dass Photovoltaik-Anlagen mit einer Leistung unter 10 kW mit einem einmaligen Beitrag (Einmalvergütung) anstelle der Einspeisevergütung gefördert werden? Oder bevorzugen Sie – als Alternative zur Einmalvergütung – das Net Metering für die künftige Förderung der kleinen Photovoltaik-Anlagen mit einer Leistung unter 10 kW?  
*EnG, Art. 28-30, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Finanzielle Förderung) sowie 2.1 (3. Kapitel, 3. Abschnitt)*

- Einmalvergütung  
 Net Metering  
 Keine der erwähnten Optionen  
 **Keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

24. Sind Sie mit damit einverstanden, dass die kleinen Photovoltaik-Anlagen unter 10 kW auf der Warteliste (ohne positiven Bescheid) vom Einspeisevergütungssystem ausgenommen und mittels Einmalvergütung gefördert werden?

*EnG, Art 71, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 2.1 (3. Kapitel, 2. Abschnitt sowie 12. Kapitel)*

- Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

### Netzzuschlag

25. Sind Sie mit der Entfernung des Gesamtdeckels sowie der Teildeckel für die Finanzierung der Vergütungen einverstanden?

*EnG, Art 36, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.2 (Finanzielle Förderung) sowie 2.1 (5. Kapitel)*

- Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.



## Fossile Kraftwerke

26. Sind Sie mit der Einführung eines WKK-Vergütungssystems einverstanden?

*EnG, Art 31 ff., Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.3 sowie 2.1 (3. Kapitel, 4. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

27. Sind Sie mit dem Förderbereich des Vergütungssystems für WKK einverstanden (Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von 0,35 MW bis und mit 20 MW)?

*EnG, Art.31 Abs. 1, Entwurf vom 28. September 2012*

*Erläuternder Bericht: 1.3.3 sowie 2.1 (3. Kapitel, 4. Abschnitt)*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

28. Sind Sie mit der Einführung einer Verpflichtung zur Kompensation sämtlicher verursachter Emissionen, unter gleichzeitiger Befreiung von der CO<sub>2</sub>-Abgabe, für Anlagen, die am WKK-Vergütungssystem teilnehmen, einverstanden?

*CO<sub>2</sub>-Gesetz, Art. 22 Abs. 4bis (neu)*

*Erläuternder Bericht: 1.3.3 sowie 2.2.2*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

29. Welche alternativen Fördermöglichkeiten für die Wärme-Kraft-Kopplung schlagen Sie vor?

.....  
.....  
.....

## Netze

30. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Regelungen zur Verfahrensbeschleunigung auf dem Gebiet des Elektrizitätsrechts einverstanden? Dazu gehört insbesondere, dass der Zugang ans Bundesgericht auf Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung eingeschränkt wird.

*Bundesgerichtsgesetz, Art. 83 Bst. w (neu)*

*Erläuternder Bericht: 1.3.4 sowie 2.2.1*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

31. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Regelungen zur Einführung und Kostentragung von intelligenten Messsystemen einverstanden?

Dies betrifft insbesondere die Delegationsnormen zur Einführung und zur Festlegung von Mindestanforderungen sowie die Möglichkeit für die Netzbetreiber, die Kosten der Einführung gesetzlich vorgeschriebener intelligenter Messsysteme als anrechenbare Netzkosten auf die Endkundinnen und -kunden zu überwälzen

*Stromversorgungsgesetz, Art. 15 Abs.1 und 1bis (neu) sowie Art. 17a (neu)*

*Erläuternder Bericht: 1.3.4 sowie 2.2.8*

Ja     Nein     **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

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

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller