

Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitik
Postfach
3003 Bern
daniela.haenni@bfe.admin.ch

Konsumentenforum kf
Grossmannstrasse 29
8049 Zürich

Zürich, 23. Juni 2009

Stellungnahme zur Revision des CO₂-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen (Erfüllung der Motion 07.3004)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Zustellung der Unterlagen zur Anhörung der Revision des CO₂-Gesetzes zur Erfüllung der Motion 07.3004.

Allgemeine Bemerkungen

Wir begrüßen die Absicht des Bundes, verbindliche Regeln zur Senkung des CO₂-Ausstosses zu schaffen. Wir erachten auch den Vorschlag, die CO₂-Ziele für Schweizer Neuwagen an der EU zu orientieren als sinnvoll. Wir stellen fest, dass die Ansichten, ob dabei ein Zielwert von 130mg CO₂/km oder von 120mg CO₂/km zur Erfüllung der Motion 07.3004 gewählt werden muss, auseinander gehen. Die Umweltorganisationen argumentieren, dass die in der EU geltenden Richtlinie über die Qualität von Treibstoffen (98/70/EG) noch zusätzlich zu einer Reduktion bei den CO₂-Emissionen führt. So werden die Werte der EU aus Sicht der Umweltorganisationen bis 2015 effektiv auf 120mg CO₂/km sinken. Somit ginge der Vorschlag der UVEK weniger weit als jener der EU. Eine Angleichung an die Werte der EU scheint uns in diesem Falle aber auf jeden Fall richtig zu sein.

Aus unserer Sicht sollte das Gesetz auch mit einem Langfristziel bis 2020 ergänzt werden, wie dies auch in der EU der Fall ist. Auch dieses sollte sich an der EU orientieren und möglichst weniger als die von der EU angepeilten 95mg CO₂/km vorgeben.

Wir begrüßen die Einführung und Umsetzung eines Instruments zur Zielerreichung. Das vorgeschlagene Instrument der UVEK scheint uns aber nur bedingt geeignet zu sein. Aus unserer Sicht ist mit dem vorgeschlagenen Modell nicht garantiert, dass die CO₂-Zielwerte wirklich auch erreicht werden. Dies wäre nur gegeben, wenn im Falle einer Nichterreichung der Zielwerte entsprechende Massnahmen eingeführt würden, die die Zielsicherung auch garantieren würden. Dies wäre zum Beispiel der Fall, wenn festgelegt wird, dass die Sanktionsbeträge erhöht werden, falls sich eine starke Abweichung abzeichnet. Falls das Sanktionsmodell nicht mit dem oben beschriebenen Mechanismus ergänzt wird, der eine flexible Anpassung der Sanktionen je nach Zielerreichung nach unten oder nach oben vorschreibt, scheint uns die Erreichung der Ziele nicht sicher gegeben.

Wir würden es in diesem Fall begrüßen, wenn die Zertifikatmethode noch einmal überprüft würde und dabei in dem Sinne angepasst würde, wie es die Umweltorganisationen vorschlagen.

Antworten zu den Fragen

1. Zielwert für die Absenkung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenwagen

Die Motion 07.3004 fordert, dass sich die durchschnittlichen Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personendwagen ab 2012 an den Vorschriften der EU orientieren sollen. Die UVEK hat daraus gefolgert, dass in der Schweiz der Grenzwert von 130mg CO₂/km zu übernehmen sei. Aus unserer Sicht ist dies sicher die oberste Limite, die noch gesetzt werden kann. Zieht man zusätzlich die Argumentation der Umweltverbände zu der Zusammensetzung der Treibstoffe bei, so müsste der Grenzwert wohl noch tiefer liegen.

Da die Motion fordert, dass sich die Schweiz an den Vorgaben der EU orientieren soll, erwarten wir auch für die Schweiz ein Fernziel für 2020. Dieses müsste wegen der oben ausgeführten Argumente möglichst einen Wert unter 95mg CO₂/km betragen, aber auf jeden Fall diesen Wert als Minimallösung festlegen.

2. Höhe der Sanktionen

Wir begrüßen den Vorschlag der UVEK, die Festlegung von CO₂-Zielwerten für Neuwagen mit einem Instrument zu verbinden, das dabei hilft, dass die Zielsetzung auch erreicht wird. Wir sind auch einverstanden mit der Argumentation, dass die Sanktionen in der Schweiz höher sein müssen als in der EU, da wir von einem höheren Durchschnittswert aus starten.

Wir sind nicht überzeugt, dass mit dem Sanktionsmodell in der vorgeschlagenen Form die Zielsetzung erreicht werden kann. Wir könnten dem Sanktionsmodell nur zustimmen, wenn durch eine automatische Anpassung der Sanktionsbeträge im Falle der Zielverfehlung die selbe Gewähr zur Zielerreichung gegeben ist wie bei der Einführung eines Zertifikatmodells.

Aus unserer Sicht müsste der Absenkpfad auf jeden Fall eingehalten werden. Dies könnte zum Beispiel dadurch geschehen, dass im Gesetz festgeschrieben wird, dass der Bundesrat bei einer gewissen Abweichung (z.B 3-5%) vom Absenkpfad eine

Anpassung der Sanktionsbeträge vornehmen muss. Sinkt die CO₂-Menge deutlich unter die angepeilte Menge, wäre auch eine Senkung der Sanktionen vorzusehen.

Wir sind mit dem Ausgangswert von Fr. 285.-/g CO₂ einverstanden.

Änderungsvorschlag:

Art.11 c Sanktionen bei Über- oder Unterschreiten der Zielvorgabe

Der Bund kontrolliert jährlich den Grad der Zielerreichung. Bei einer Abweichung der realen Entwicklung der CO₂-Emissionen von Personenwagen und dem festgelegten Absenkpfad um mehr als 3-5%, legt der Bundesrat mit einer Anpassung der Verordnung eine Erhöhung, bzw. eine Senkung der Sanktionsbeträge fest, so dass der Absenkungspfad im darauffolgenden Jahr wieder eingehalten werden kann.

Damit die Reduktion von CO₂ möglichst rasch verbindlich angegangen wird, bitten wir Sie zu überprüfen, ob eine Einführung der neuen Gesetzgebung ev. schon auf 2011 möglich wäre.

3. Vollzugsmodell

Wir begrüßen das vorgeschlagene Vollzugsmodell im Allgemeinen und auch die vorgeschlagenen Lösungen für den Umgang mit Kleinimporteuren, Herstellern kleiner Serien und für jene Fälle, bei denen notwendige Daten fehlen.

4. Verwendung des Ertrags aus der Sanktion

Wir sind mit dem Vorschlag der UVEK einverstanden, die Einnahmen aus den Saktionen gemäss der VOC-Abgabe an die Bevölkerung zurückzuerstatten.

5. Förderung alternativer Treibstoffe und Antriebssysteme

In der Schweiz werden nachhaltig produzierte, alternative Treibstoffe indirekt über die Mineralölsteuer-Verordnung gefördert: Sie werden von der Mineralölsteuer ausgenommen.

Eine zusätzliche Förderung für alternative Treibstoffe über das CO₂-Gesetz scheint uns deswegen nicht notwendig zu sein. Insbesondere auch aus folgenden drei Gründen:

1. Biomasse kann effizienter in Strom als in Treibstoff umgewandelt werden, deshalb ist dieser Verwendung der Vorzug zu geben.
2. Der Herstellung von Treibstoff aus Biomasse ist nur zuzustimmen, wenn dazu das Anpflanzen von Nahrungsmitteln zur Herstellung von Treibstoff untersagt ist und bei ausländischem Treibstoff viel strengere Vorgaben bezüglich der Sicherstellung der Ernährungssouveränität und der Bewahrung von kleinbäuerlichen Strukturen in Schwellen- und Entwicklungsländern eingehalten werden, als sie in der schweizerischen Gesetzgebung bisher vorgesehen sind.
3. Die Förderung von Elektroantrieb ist zwar an und für sich richtig, allerdings nur, wenn dazu erneuerbare Energiequellen eingesetzt werden können. Auch diese Förderung sollte über ein separates Instrument geregelt werden.

Die Bestimmungen der EU sollen in diesen Fällen nicht einfach auf die Schweiz übertragen werden, da sie innerhalb der EU in Aushandlungsprozessen zwischen den verschiedenen Ländern zustande gekommen sind und deshalb besonderen Umständen gewisser Mitgliedstaaten der EU Rechnung tragen.

6. Alternatives Zertifikatmodell

Das Zertifikatmodell, wie es uns im Bericht vorgestellt wird, stellt sicher, dass der CO₂-Ausstoss von Neuwagen gemäss dem Absenkungspfad genauer verkleinert werden kann. Dies wird auch im vorliegenden Bericht bestätigt. Ob die Kosten für ein Zertifikatesmodell so viel teurer sein würden als jene für das Sanktionsmodell, sollte aus unserer Sicht noch einmal genau überprüft werden.

Die Abweichung vom EU-Modell ist aus unserer Sicht kein Grund, um das Zertifikatmodell zu verwerfen. Wichtig ist, dass die Zielsetzung mit jener der EU übereinstimmt. Dies ist für die Umsetzungs-Massnahmen, die dazu führen sollen, nicht notwendig.

Die Umweltorganisationen schlagen ein Zertifikatmodell auf Ebene der Autohändler und nicht der Autoimporteure vor. Damit würde sichergestellt, dass sich ein liquider Markt mit grossem Handelsvolumen bilden und eine Sensibilisierung für den Kauf effizienter Fahrzeuge in der Bevölkerung entstehen kann.

Das Zertifikatmodell könnte zwar eine Mengenausweitung der Fahrzeuge zur Folge haben. Dies ist aber auch beim vorgeschlagenen Sanktionsmodell möglich. Diese Problematik könnte umgangen werden, wenn nur Wagen oberhalb des Zielwertes Zertifikate benötigen würde. Auf diese Weise könnte die Anzahl von Personenwagen unterhalb des Zielwertes nicht dafür benutzt werden, um mehr Fahrzeuge oberhalb des Zielwertes einzuführen.

Aus den oben genannten Gründen würden wir eine erneute Beurteilung des Zertifikatmodells unter den von den Umweltorganisationen beschriebenen Kriterien begrüssen.

Wir bitten Sie, die von uns vorgebrachten Argumente zu prüfen und bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüssen

p. grossholz-fahrni

Konsumentenforum kf
Pia Grossholz-Fahrni
Mitglied der Geschäftsleitung, Dossier Umwelt und Energie
Tel. 079 335 09 15