

Zentralsekretariat/Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach/Case postale, 3001 Bern
PC 30-28039-3
Tel. 031/329 69 69/Fax. 031 329 69 70
www.spschweiz.ch/www.pssuisse.ch



An:das
Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitik
Postfach

3003 Bern

Bern, 18. Juni 2009

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen hiermit unsere Stellungnahme zur oben erwähnten Vernehmlassung, auch wenn die Parteien nicht offiziell zu den VernehmlassungsadressatInnen zählen.

Fragen an die Anhörungsteilnehmenden: Antworten der SP Schweiz

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

→ **Wie beurteilen Sie den Zielwert von 130 g CO₂/km?**

Wir begrünnen es, dass über eine Revision des CO₂-Gesetzes eine verbindliche Regelung für neu immatrikulierte Personenwagen beschlossen werden soll mit dem Ziel, den CO₂-Ausstoss von Personenwagen zu senken. Dies umso mehr, als die zwischen dem UVEK und Auto Schweiz vereinbarten CO₂-Zielwerte für Neuwagen während Jahren nicht erreicht wurden.

Der Vorschlag des UVEK geht jedoch nicht weit genug. Will sich die Schweiz tatsächlich an der EU orientieren, dann muss in der Schweiz konsequenterweise eine Reduktion der CO₂-Emissionen von Personenwagen auf 120 g CO₂/km festgelegt werden. Die EU hat beschlossen, die CO₂-Emissionen von Personenwagen bis 2015 auf 120 g CO₂/km zu senken. Die Instrumente zur Erreichung der CO₂-Zielwerte müssen so ausgestaltet werden, dass diese Zielwerte auch tatsächlich erreicht werden.

Wie im erläuternden Bericht des UVEK zur Umsetzung der Motion 07.3004 erwähnt, hat die EU für das Jahr 2020 einen Zielwert von 95 g CO₂/km beschlossen. Auf Grund von anderen in der EU verabschiedeten Richtlinien entspricht das einer Reduktion auf 80 g CO₂/km bis

2020. Da die Motion fordert, dass sich die Schweiz ab 2012 an den Emissionszielen der EU orientieren soll und damit auch der Zeitraum nach 2015 eingeschlossen ist, soll für die Schweiz ebenfalls ein Langfristziel von durchschnittlich 80 g CO₂/km bis 2020 für die CO₂-Emissionen von Personenwagen verabschiedet werden.

Frage 2: Höhe der Sanktion

→ **Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Höhe der Sanktionen und die Abstufung bis und mit 2018?**

Die Höhe der Sanktionen und deren Abstufung bis 2018 finden unsere Zustimmung. Es lässt sich aber aus heutiger Sicht keine Aussage darüber machen, ob Höhe und Abstufung der Sanktionen die gesteckten CO₂-Ziele erreichen lassen.

Aus dem erläuternden Bericht geht hervor, dass die Sanktionshöhe nicht ausreichen wird, um die vorgesehenen CO₂-Zielwerte bis 2015 zu erreichen. Zudem ist unsicher, ob das Sanktionssignal auf die Autopreise durchschlagen wird. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Importeure die Sanktionen für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss durch den Verkauf von etwas verteuerten Fahrzeugen, für die keine Sanktion anfällt, quersubventionieren. Das Sanktionssignal, mit dem vor allem der Kauf von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss vermindert werden soll, käme in diesem Fall nicht mehr vollständig bei den Auto-käuferInnen an.

Aus diesen Gründen muss das CO₂-Gesetz mit einem Mechanismus ausgestattet werden, der im Fall der Zielverfehlung eine rasch umsetzbare Anpassung der Sanktionen erlaubt. Falls das Sanktionsmodell nicht um ein Regulativ, das die Zielerreichung garantiert, verbessert wird, fordern wir die Einführung eines Zertifikatmodells. Dieses stellt sicher, dass ein beschlossener Absenkpfad zielgenau, marktgerecht und kostengünstig erreicht wird.

Frage 3: Vollzugsmodell

→ **Wie beurteilen Sie das Vollzugsmodell insgesamt?**

→ **Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Lösungen für Kleinimporteure und Hersteller kleiner Serien und für Fälle, wo die notwendigen Daten nicht vorhanden sind?**

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

Frage 4: Verwendung des Ertrags aus der Sanktion

→ **Wie beurteilen Sie diesen Vorschlag?**

Wir begrüßen den Vorschlag zur Verwendung des Ertrags aus den Sanktionen. Besonders begrüßen wir es, dass mit dem vorgeschlagenen Modell nicht nur die AutomobilistInnen in den Genuss von Rückerstattungszahlungen kommen.

Frage 5: Alternative Treibstoffe und Antriebssysteme

→ **Sollen über das vorgeschlagene Modell auch alternative Treibstoffe und Antriebe gefördert werden?**

→ **Sollen die Bestimmungen der EU auf die Schweiz übertragen werden?**

Nein, wir lehnen eine zusätzliche Förderung von alternativen Treibstoffen und Antrieben über das vorgeschlagene Modell ab. In der Schweiz werden nachhaltig produzierte, alternative Treibstoffe indirekt über die Mineralölsteuerverordnung gefördert, indem sie von der Mineralölsteuer ausgenommen werden. Ein zusätzliches Förderinstrument für alternative Treibstoffe ist unnötig. Für alternative Antriebssysteme wie z.B. Elektroantrieb ist eine Förderung zwar sinnvoll, diese muss aber unter der Bedingung geschehen, dass der Strom aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt wird.

Die Bestimmungen der EU sollen nicht auf die Schweiz übertragen werden. Die EU-Bestimmungen sind auf Grund von Aushandlungsprozessen zustande gekommen, die besonderen Umständen gewisser Mitgliedsländer Rechnung tragen. Für die Schweiz sind diese Umstände irrelevant.

Frage 6: Alternatives Zertifikatmodell

→ **Wie beurteilen Sie das Zertifikatmodell, wie es im Bericht skizziert ist, im Vergleich zum vorgeschlagenen Sanktionsmodell?**

Das Zertifikatmodell, wie es im Bericht skizziert ist, beurteilen wir sehr positiv. Es stellt sicher, dass der CO₂-Ausstoss von Neuwagen zielgenau, marktgerecht und kostengünstig reduziert wird, ohne dass es den Vollzugaufwand des vorgeschlagenen Sanktionsmodells deutlich übersteigt.

Bei der Ausgestaltung des Zertifikatmodells sind aber folgende zwei Voraussetzungen zu erfüllen: Das Zertifikatmodell soll erstens auf Stufe der AutokäuferInnen ansetzen. Dadurch wird sichergestellt, dass sich ein liquider Markt mit grossem Handelsvolumen bildet und eine Sensibilisierung für den Kauf effizienter Fahrzeuge entsteht. Zweitens soll das Zertifikatmodell so ausgestaltet werden, dass eine Mengenausweitung von Fahrzeugen verhindert wird. Dieser kann durch eine geschickte Ausgestaltung des Systems vorgebeugt werden. So ist zum Beispiel ein Zertifikatmodell denkbar, bei dem Zertifikate für Autos oberhalb des Zielwerts versteigert, für Fahrzeuge unterhalb des Zielwertes jedoch keine Zertifikate ausgegeben werden. Siehe hierzu den Vorschlag gemäss Postulat 08.3601 von Nationalrat Roger Nordmann.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Parteipräsident



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz