

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 25. Juni 2009
TE / F112

Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitik

3003 Bern

daniela.haenni@bfe.admin.ch

Stellungnahme der SAB zur Revision des CO₂-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Fahrzeugen

Sehr geehrte Damen und Herren

Erstaunt mussten wir feststellen, dass die SAB nicht auf der Adressatenliste der Vernehmlassung aufgeführt ist. Gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes über das Vernehmlassungsverfahren (SR 172.061) müssen die Dachorganisationen der Berggebiete, Gemeinden und Städte zu allen Vernehmlassungen obligatorisch angehört werden. Die Organisationen prüfen dann jeweils selber, ob sie betroffen sind oder nicht. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete ist die Dachorganisation der Berggebiete und vertritt in dieser Funktion deren Interessen in wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die CO₂-Problematik ist für die Berggebiete von doppelter Bedeutung. Einerseits sind die Berggebiete von den Folgen des Klimawandels besonders betroffen. Wir erwähnen hier stellvertretend für die vielfältigen und komplexen Auswirkungen die Zunahme des Naturgefahrenpotenzials, die Beeinträchtigung des Wintertourismus und die Einbussen bei der Wasserkraftnutzung. Andererseits können Berggebiete durch bestimmte Mitigations- und Adaptationsmassnahmen benachteiligt werden. Dazu gehören insbesondere Massnahmen, welche auf eine Einschränkung oder Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs hinauslaufen.

Die SAB hatte sich dementsprechend sehr kritisch geäussert zur Vernehmlassungsvorlage über die Revision des CO₂-Gesetzes. Keine der beiden in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Varianten des Bundesrates vermag aus Sicht

der SAB zu überzeugen. Die SAB hat sich deshalb in ihrer umfangreichen Stellungnahme gegen beide Varianten ausgesprochen und einen eigenen Massnahmenmix mit folgenden Eckwerten vorgeschlagen:

Massnahmen	Reduktionspotenzial
Bereits bestehende Massnahmen, inkl. CO ₂ -Abgabe auf Brennstoffen	-8,5%
Verstärkte Anrechnung der Senkenleistung des Waldes	offen
Vorlage Teilzweckbindung UREK-N für Gebäudesanierungen und Verschärfung Mustervorschriften für Neubauten	-4,3%
Emissionshandel nach dem Cap and Trade Prinzip	-2,3%
Pfand auf synthetischen Gasen	-0,2%
Zusätzlicher Erwerb ausländischer Emissionsgutschriften, nicht kontingentiert	>-10%
Emissionsreduktion Total	>-25,3%

Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr stehen für die SAB nicht im Vordergrund. Die SAB hat sich in ihrer Stellungnahme explizit gegen die Einführung eines Bonus/Malus Systems bei der Automobilsteuer ausgesprochen. Wir verweisen dazu zusätzlich auf unsere Stellungnahme zur diesbezüglichen Standesinitiative des Kantons Bern.

Der erläuternde Bericht zur nun vorliegenden Vernehmlassung hält in Kapitel 4.4 zu Recht fest, dass die Vorlage Auswirkungen auf bestimmte Berufs- und Bevölkerungsgruppen haben wird, die auf grosse und damit tendenziell verbrauchsstarke Fahrzeuge angewiesen sind. Der Bericht zählt namentlich Landwirte, Förster, Bewohner von Berggebiete und Familien mit mehreren Kindern dazu. Wir können diese Aussage nur unterstreichen:

- In den Berggebieten besteht ein *realer* Bedarf nach allradgetriebenen Fahrzeugen auf Grund der klimatischen Verhältnisse und der Topographie. Allradgetriebene Fahrzeuge sind hier nicht ein Statussymbol sondern entsprechen einer Notwendigkeit. Allradgetriebene Fahrzeuge haben aber in der Regel durch das höhere Gewicht einen höheren Benzinverbrauch und fallen deshalb mit wenigen löblichen Ausnahmen vor allem in die Energieeffizienzkategorien C – G. Gemäss Bundesamt für Statistik liegt der Anteil allradgetriebener Fahrzeuge auf dem Land bei rund 23%, während er in städtischen Gebieten bei rund 14% liegt.
- Die beiden für die Berggebiete wichtigen Branchen Forst- und Landwirtschaft sind in besonderem Ausmass auf geländegängige Fahrzeuge angewiesen. Auch für Bau- und Unterhaltsarbeiten in unwegsamem Gelände (z.B. Freileitungen, Seilbahnen) sind geländegängige Fahrzeuge unerlässlich. Zudem besteht ein hoher Bedarf nach Traktionskapazität (z.B. Anhänger für Tiertransporte).
- Die Ausweichmöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr sind im Berggebiet beschränkt. Das öV-Netz droht im Gegenteil durch die Sparprogramme des Bundes immer weiter abgebaut zu werden.
- Mit der Mineralölsteuer besteht bereits eine verbrauchsabhängige Belastung des motorisierten Individualverkehrs. Diese trifft die Berggebiete auf Grund der grösseren Distanzen und mangelnder Alternativen im öV bereits überproportional. Zudem erfolgt die Belastung in Berggebieten durch die Mineralölsteuer in wesentlichen Teilen durch das Befahren von Strassen und Wegen, die von den Kantonen und Gemeinden ohne finanzielle Mittel aus den

Einnahmen der Mineralölsteuer gebaut und unterhalten werden müssen. Eine weitere steuerliche Belastung muss deshalb aus Sicht der Berggebiete abgelehnt werden.

Die Übernahme der EU-Vorschriften bezüglich Emissionen neu immatrikulierter Fahrzeuge und der damit verbundene Sanktionsmechanismus drohen somit auf Grund der **grösseren Betroffenheit** tendenziell die **Berggebiete** zu **benachteiligen**.

Die Übernahme der EU-Grenzwerte ohne Anpassungen an die schweizerischen Verhältnisse und zudem noch ein doppelt so hoher Sanktionsbetrag wie in der EU ist für uns nicht nachvollziehbar. Dazu gestatten wir uns zwei wesentliche Überlegungen:

1. Die Schweiz stellt mit Ausnahme einiger Einzelfabrikate keine Autos her. Sie kann die technologische Entwicklung der Automobilfabrikation also nicht selber beeinflussen. Sie importiert vielmehr praktisch alle Fahrzeuge aus dem Ausland. Damit wird die Schweiz indirekt von den Emissionsvorschriften der EU profitieren. Denn die Automobilhersteller in der EU (und jene aussereuropäischen, die den europäischen Markt beliefern) werden sich zwangsläufig auf die niedrigeren Verbrauchswerte einstellen müssen. Dieser indirekte Übernahmeprozess konnte ja auch bereits bei der Einführung der Euro 5 Normen beobachtet werden. Für die Schweiz gibt es also keinen Anlass, vorzupreschen und den ambitionösen EU-Reduktionspfad noch übertrumpfen zu wollen. Die Schweiz kann unseres Erachtens die Entwicklung abwarten. Die Schweiz sollte die Zielerreichung in der EU und den einzelnen Mitgliedstaaten aufmerksam beobachten und auch die Auswirkungen auf die Importe in die Schweiz beobachten. Erst wenn in einem zu bestimmenden Zeitraum nach Erreichen des Zieles von 130 g CO₂/km in der EU keine positive Auswirkung auf die Schweiz festzustellen ist, sollte die Schweiz eigene Massnahmen ergreifen.
2. Der Grenzwert von 130 g CO₂/km ist ein EU-weiter Grenzwert. Er wird innerhalb der EU dadurch erreicht, dass sich höhere Emissionen in einigen Staaten (z.B. im hoch motorisierten Deutschland) ausgleichen mit tieferen Emissionen in anderen Staaten. Das heisst, innerhalb der EU findet eine Kompensation statt. Ein derartiger Kompensationsmechanismus ist für die Schweiz nicht möglich. Der einzige Ausweg wäre, dass die Schweiz ihre Emissionen in den europäischen Pool einbringen könnte. Damit dürften aber einige (emissionsstarke) europäische Länder nicht einverstanden sein.

Fazit: Auf Grund der höheren Betroffenheit der Berggebiete lehnt die SAB die vorausseilende, wenn überhaupt, Übernahme der EU-Vorschriften über Emissionsgrenzwerte neu immatrikulierter Fahrzeuge ab. Durch die Einführung der Vorschriften werden in der EU und bei den weiteren Automobilherstellern, welche den europäischen Markt beliefern, automatisch tiefere Verbrauchswerte erzielt. Davon profitiert indirekt auch die Schweiz, ohne dass sie sich selber und insbesondere jene bestrafen muss, welche zwangsläufig auf allradangetriebene Fahrzeuge angewiesen sind.

Angesichts unserer grundsätzlich ablehnenden Haltung verzichten wir auf die Beantwortung der gestellten Fragen.

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger