



Bundesamt für Energie  
Sektion Energiepolitik  
Postfach  
3003 Bern

Zürich, 29. Juni 2009

**Stellungnahme zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen (Erfüllung der Motion 07.3004)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Zustellung der Unterlagen zur Anhörung der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zur Erfüllung der Motion 07.3004 (Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen).

Wir begrüssen, dass der Bund nun verbindliche Regeln schaffen will, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Personenwagen zu senken. Aus unserer Sicht geht der jetzige Vorschlag des UVEK jedoch zu wenig weit. Wenn sich die Schweiz tatsächlich an der EU orientieren möchte, dann sollte in der Schweiz eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen – wie faktisch in der EU – auf 120 g CO<sub>2</sub>/km festgelegt werden. Zudem sollte der Bund dafür sorgen, dass die Instrumente zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte so ausgestaltet werden, dass diese Zielwerte auch *tatsächlich* erreicht werden. Mit dem jetzt vorgeschlagenen Modell ist dies jedoch nicht sichergestellt. Deswegen lehnen wir das Sanktionsmodell entschieden ab und fordern die Einführung eines Zertifikatmodells als Instrument zur Zielerreichung. Das Sanktionsmodell könnte lediglich als Alternative diskutiert werden, wenn dank einer automatischen Anpassung der Sanktionsbeträge im Falle der Zielverfehlung, dieselbe Gewähr wie beim Zertifikatmodell besteht, dass der CO<sub>2</sub>-Absenkpfad erreicht wird.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen und den vorliegenden Gesetzesentwurf in diesem Sinne nachzubessern. Da die Steigerung der Flotteneffizienz die volkswirtschaftlich günstigste Klimaschutzmassnahme ist, mit der sich bei einem ambitionierteren Reduktionsziel noch deutlich mehr Emissionen als die jetzt erwarteten 1 Mio. t CO<sub>2</sub>/Jahr reduzieren lassen, sollte ein griffiges Instrument in diesem Bereich ein prioritäres Anliegen des Bundes sein.

Weil die vorgeschlagene Regelung für die Effizienz von Neuwagen stark von den Forderungen der Initiative für menschenfreundlichere Fahrzeuge abweicht, möchten wir uns nicht zu der Frage äussern, ob sie einen gleichwertigen indirekten Gegenvorschlag zur Initiative darstellt.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Piller'.

Bernhard Piller

Projektleiter SES

## **Stellungnahme zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen (Erfüllung der Motion 07.3004); Beantwortung der Fragen an die Anhörungsteilnehmenden**

### **Frage 1: Beurteilung des Zielwertes für die Absenkung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen auf durchschnittlich 130 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015**

Die Motion 07.3004 fordert, dass sich die durchschnittlichen Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen ab 2012 an den Vorschriften der EU orientieren sollen. Daraus wird für die Umsetzung der Motion im Rahmen der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes geschlussfolgert, dass die Schweiz die EU-Zielwerte von 130 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015 übernehmen soll.

**Wir lehnen diesen Vorschlag entschieden ab. Die EU hat beschlossen, die Emissionen von Personenwagen bis 2015 auf 120 g CO<sub>2</sub>/km zu senken.<sup>1</sup> Von einer Orientierung an der EU lässt sich also nur dann sprechen, wenn die Schweiz ebenfalls ein weitergehendes Ziel verabschiedet. Wir fordern deswegen auch für die Schweiz eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen auf durchschnittlich 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015.**

Wie im erläuternden Bericht des UVEK zur Umsetzung der Motion 07.3004 erwähnt wird, hat die EU für das Jahr 2020 einen Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km beschlossen. Auf Grund von anderen in der EU verabschiedeten Richtlinien entspricht das im Endeffekt einer Reduktion auf 80 g CO<sub>2</sub>/km bis 2020.<sup>1</sup> 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, sollte für die Schweiz ebenfalls ein Langfristziel für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen bis 2020 verabschiedet werden. Ansonsten macht auch die Festlegung einer Sanktion für die Zeit nach 2015 keinen Sinn.

**Aus den oben genannten Gründen fordern wir deswegen für die Schweiz ein CO<sub>2</sub>-Emissionsziel für Personenwagen von durchschnittlich 80 g CO<sub>2</sub>/km bis 2020.**

Wir schlagen damit folgende Formulierung für Art. 11a (neu) vor:

#### **Art. 11a (neu) Grundsatz**

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind bis Ende 2015 auf durchschnittlich 120 g CO<sub>2</sub>/km zu vermindern. Bis 2020 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden auf durchschnittlich 80 g CO<sub>2</sub>/km sinken.

### **Frage 2/Frage 6: Beurteilung der Höhe der Sanktion und der Abstufung bis und mit 2018/Beurteilung des Zertifikatmodells als Alternative zum Sanktionsmodell**

**Wir begrüßen den Vorschlag des UVEK, die Festlegung von CO<sub>2</sub>-Zielwerten für Neuwagen mit einem Instrument zur Erreichung dieser Ziele zu verbinden. Insbesondere begrüßen wir die höher als in der EU angesetzten Sanktionen. In seiner jetzigen Form kann das Sanktionsmodell jedoch nicht sicherstellen, dass die CO<sub>2</sub>-Ziele auch tatsächlich erreicht werden. Aus diesen Gründen lehnen wir das Sanktionsmodell entschieden ab und fordern die Einführung eines Zertifikatmodells als Instrument zur**

**Zielerreichung. Ein Zertifikatmodell stellt sicher, dass ein vorgegebener Absenkpfad zielgenau und kostengünstig erreicht wird und umgeht damit die Schwächen des Sanktionsmodells (siehe Frage 6). Das Sanktionsmodell könnte lediglich als Alternative diskutiert werden, wenn dank einer automatischen Anpassung der Sanktionsbeträge im Falle der Zielverfehlung, dieselbe Gewähr wie beim Zertifikatmodell besteht, dass das CO<sub>2</sub>-Ziel erreicht wird.**

Beim jetzt vorgeschlagenen Sanktionsmodell sind zwei Faktoren dafür verantwortlich, dass die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte nicht gewährleistet ist. Zum einen scheint die Sanktionshöhe noch immer zu niedrig gewählt – auch dem erläuternden Bericht geht hervor, dass die Sanktionshöhe nicht ausreichen wird, um die vorgesehenen CO<sub>2</sub>-Zielwerte bis zum Jahr 2015 zu erreichen.<sup>ii</sup>

Zum anderen ist unsicher, ob das Sanktionssignal tatsächlich auf die Autopreise durchschlagen wird: Es kann passieren, dass die Importeure die Sanktionen für Fahrzeuge mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss durch den Verkauf von etwas verteuerten Fahrzeugen, für die keine Sanktion anfällt, quersubventionieren. Das würde zu einer leichten Preiserhöhung aller Fahrzeugkategorien führen – das Sanktionssignal, mit dem vor allem der Kauf von Fahrzeugen mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss vermindert werden soll, kommt dann nicht mehr vollständig bei den AutokäuferInnen an. Auch die Preisanschreibepflicht für Sanktionen, die wir grundsätzlich unterstützen, kann dies nicht sicherstellen. Deswegen kann es kommen, dass der Zielpfad trotz Sanktionsmodell nicht eingehalten wird.

Aus diesen Gründen lehnen wir das Sanktionsmodell in seiner jetzigen Form ab. Es kommt unserer Meinung nach nur dann als Instrument zur Zielerreichung in Frage, wenn die Sanktionsbeträge im Falle der Zielverfehlung automatisch angepasst werden.

Dazu sollte im Gesetz geregelt werden, bei welcher Abweichung vom Absenkpfad (z.B. +/- 3%) der Bundesrat eine Anpassung der Sanktionsbeträge vornehmen muss (falls das Ziel deutlich überfüllt wird, soll natürlich auch eine Senkung der Sanktionen möglich sein). Über- oder untersteigt der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Personenwagen diese Schwankungsbreite, sollte der Bundesrat die Sanktionsbeträge auf dem Verordnungsweg anpassen, damit sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss wieder auf den Absenkpfad (bzw. innerhalb der Schwankungsbreite) einpendelt. Als Ausgangswert für das Jahr 2012 erachten wir die vom UVEK vorgeschlagenen 285 Franken/g CO<sub>2</sub> als einen sinnvollen Sanktionsbetrag.

Deswegen schlagen wir folgende Formulierung für Art. 11c (neu) vor:

#### **Art. 11 c (neu) Sanktionen bei Überschreiten der Zielvorgabe**

<sup>4</sup> Bei Überschreiten der Zielvorgabe muss der Importeur oder Hersteller dem Bund pro im jeweiligen Kalenderjahr in Verkehr gesetzten Personenwagen folgende Beiträge entrichten:

- a. ...
- b. ...
- c. Der Bund kontrolliert jährlich den Grad der Zielerreichung. Bei einer Abweichung der realen Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen und dem festgelegten Absenkpfad um mehr als 3 Prozent legt der Bundesrat per Anpassung der Verordnung eine Erhöhung (eine Absenkung) der Sanktionsbeträge fest, so dass der Absenkpfad im darauffolgenden Jahr wieder eingehalten werden kann.

Unserer Einschätzung nach spricht auch nichts dagegen, dass die Gesetzgebung zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen in der Schweiz schon ab 2011 greift. Dies würde schon 2011 zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen beitragen und erhöht die Planungssicherheit der Autoimporteure, weil sie schon früher einen Anreiz haben, mit der Anpassung ihres Sortiments zu beginnen.

Deswegen schlagen wir folgende Formulierung für **Absatz 2 von Artikel 11** vor:

<sup>2</sup> Für die Beurteilung der Zielerreichung werden folgende Prozentsätze der Personenwagen eines Importeurs oder Herstellers verwendet:

- a. für das Jahr 2011: 55%
- b. ...
- c. ...
- d. ...
- e. ...

### **Frage 3: Beurteilung des Vollzugsmodells insgesamt, Beurteilung der vorgeschlagenen Lösung für Kleinimporteure, Hersteller kleiner Serien und Fällen, bei denen notwendige Daten fehlen**

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.

Wir geben zu bedenken, dass der Vollzugsaufwand für ein Zertifikatmodell ähnlich hoch wäre wie für das vorgeschlagene Sanktionsmodell. Das ist neben vielen anderen Vorteilen (siehe Frage 6) ein weiteres Argument, das für das Zertifikatmodell als Instrument zur Zielerreichung spricht.

### **Frage 4: Beurteilung der Rückverteilung des Ertrages aus der Sanktion gemäss VOC-Abgabe**

Wir begrüßen den Vorschlag des UVEK, die eingenommenen Sanktionen gemäss VOC-Abgabe an die Bevölkerung zurückzuerstatten.

### **Frage 5: Förderung alternativer Treibstoffe und Antriebssysteme**

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

Nein, wir lehnen eine zusätzliche Förderung von alternativen Treibstoffen und Antrieben über das vorgeschlagene Modell (also die Umsetzung der Motion 07.3004) ab. In der Schweiz werden nachhaltig produzierte, alternative Treibstoffe indirekt über die Mineralölsteuer-Verordnung gefördert, indem sie von der Mineralölsteuer ausgenommen werden. Ein zusätzliches Förderinstrument für alternative Treibstoffe ist deswegen unnötig – auch weil es effizienter ist, Biomasse in Strom anstatt in Treibstoffe umzuwandeln. Für alternative Antriebssysteme (z.B. Elektroantrieb) ist eine Förderung zwar sinnvoll. Dies muss jedoch unter der Bedingung geschehen, dass der Strom aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt wird und sollte über ein separates Instrument geregelt werden.

Sollen die Bestimmungen der EU auf die Schweiz übertragen werden?

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

### **Frage 6: Beurteilung des im Bericht skizzierten Zertifikatmodells als Alternative zum vorgeschlagenen Sanktionsmodell**

**Das Zertifikatmodell, wie es im Bericht skizziert ist, beurteilen wir klar als sehr positiv. Es stellt sicher, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen zielgenau, marktgerecht und kostengünstig reduziert wird, ohne dass es den Vollzugaufwand des vom UVEK bevorzugten Sanktionsmodell deutlich übersteigt.**

**Aus diesem Grund fordern wir die Einführung eines Zertifikatmodells als Sanktionsinstrument. Ein Sanktionsmodell lehnen wir dagegen entschieden ab. Es könnte lediglich als Alternative diskutiert werden, wenn dank einer automatischen Anpassung der Sanktionsbeträge im Falle der Zielverfehlung, dieselbe Gewähr wie beim Zertifikatmodell besteht, dass das CO<sub>2</sub>-Ziel erreicht wird.**

Bei der Ausgestaltung des Zertifikatmodells sind unserer Meinung nach zwei Voraussetzungen zu erfüllen: Das Zertifikatmodell sollte 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 in der Bevölkerung entsteht. Zweitens sollte das Zertifikatmodell so ausgestaltet werden, dass eine Mengenausweitung von Fahrzeugen verhindert wird. Dies kann durch eine geschickte Ausgestaltung des Systems vorgebeugt werden: So ist zum Beispiel auch ein Zertifikatmodell denkbar, bei dem Zertifikate für Autos oberhalb des Zielwertes versteigert werden, für Fahrzeuge unterhalb des Zielwertes jedoch keine Zertifikate ausgegeben werden (siehe Postulat 08.3601 von Nationalrat Roger Nordmann).

Die vom UVEK im erläuternden Bericht zur Umsetzung der Motion 07.3004 angeführten Argumente gegen das Zertifikatmodell können wir nicht nachvollziehen. Im Einzelnen spricht Folgendes gegen die Argumentation des UVEK:

#### *a. Abweichung vom EU-Modell*

Es ist unserer Meinung nach wichtig, dass sich die Schweiz bei CO<sub>2</sub>-Zielwerten für Personenwagen an der EU orientiert. Bei der Frage nach dem Sanktionsinstrument zur Erreichung dieser Zielwerte ist eine Abweichung vom EU-Modell unserer Einschätzung nach jedoch unproblematisch. Solange ein Instrument in gleichem oder sogar besserem Masse – und das wäre beim Zertifikatmodell der Fall – dafür sorgt, dass der Zielwert erreicht wird, ist die Wahl des Instruments für die Sicherstellung der Kompatibilität mit der EU unerheblich.

#### *b. Zertifikatmodell als Handelshemmnis*

Es ist unserer Meinung nach unwahrscheinlich, dass ein Zertifikatmodell für die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen ein Handelshemmnis im Sinne des GATT darstellt. Das liegt daran, dass bei einem Zertifikatmodell der Preis der Zertifikate durch die Nachfrage nach Zertifikaten bestimmt wird. Wenn der Preis steigt, sinkt die Nachfrage nach Zertifikaten – damit ist sehr wahrscheinlich, dass alle nachgefragten Personenwagen auch in die Schweiz

importiert werden können. Zudem besteht auch nicht die Gefahr, dass gewisse Automarken nicht mehr in die Schweiz importiert werden können: Fast alle Marken verfügen schon heute über Typen, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoss tiefer als der Zielwert (130 resp. 120 g/km) ist. Zudem bestünde auch für die Hersteller von CO<sub>2</sub>-intensiven Sportwagen die Möglichkeit, einen Pool mit anderen Marken zu bilden, um so ihre Personenwagen weiterhin in die Schweiz zu importieren.

Auch Beispiele aus anderen Ländern zeigen, dass ein Zertifikatmodell aus der Perspektive des grenzüberschreitenden Handels unproblematisch sein dürfte: So sind z.B. die Auto-Importsteuern in Ländern wie Norwegen und Dänemark so hoch, dass sich der Preis eines Autos durch Import in diese Länder quasi verdoppelt – auch diese hohen Steuern werden von der EU und von anderen Institutionen jedoch nicht als Handelshemmnis betrachtet, auch wenn man dadurch auch auf eine Mengenregulierung über den Preis schliessen könnte. Schliesslich lässt sich bei der Gesetzgebung zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Personenwagen relativ deutlich zeigen, dass es nicht um protektionistische Massnahmen geht, sondern um die Ergreifung von Mitteln um in unterschiedlichen Ländern gleiche CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen.

Wir sind also keineswegs überzeugt, dass ein Zertifikatmodell ein Handelshemmnis darstellt. Ohne ein juristisches Gutachten, das diese Behauptung stützt, sehen wir auch keinen Grund, diesem Argument Beachtung zu schenken.

#### *c. Planungsrisiko für Autoimporteure*

Dieses Problem liesse sich umgehen, wenn das Zertifikatmodell nicht – wie vom UVEK vorgeschlagen – beim Autoimporteur, sondern beim Autohändler oder bei den KonsumentInnen ansetzt. Somit wären mehr Akteure am Handel beteiligt und der Preis der Zertifikate wäre geringeren Preisfluktuationen ausgesetzt. Ein solches Modell haben die Umweltverbände im Januar 2009 zur Diskussion gestellt

(<http://www.wwf.ch/de/newsundservice/news/news/medien/?1165/Handelbare-Verbrauchsgutschriften-fur-mehr-Klimaschutz-beim-Strassenverkehr>); auch das Postulat 08.3601 von Nationalrat Nordmann ([http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20083601](http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20083601)) umgeht dieses Problem.

#### *d. Risiko der Mengenausweitung*

Es ist zwar richtig, dass ein Zertifikatmodell eine Mengenausweitung von Fahrzeugen zur Folge haben kann. Das vom UVEK vorgeschlagene Sanktionsmodell hat jedoch ebenfalls dieses Problem.

Zudem lässt sich das Problem der Mengenausweitung beim Zertifikatmodell umgehen. So ist es beispielsweise möglich, nur für Personenwagen oberhalb des Zielwertes einen Zertifikatemarkt einzuführen. Wie das Postulat 08.3601 von Nationalrat Nordmann vorschlägt, könnten z.B. Punkte (oder Zertifikate) für Personenwagen oberhalb des Zielwertes versteigert werden, während für Personenwagen unterhalb des Zielwertes keine Zertifikate ausgegeben werden. Damit können Personenwagen unterhalb des Zielwertes auch nicht dafür herangezogen werden, mehr Fahrzeuge oberhalb des Zielwertes in Verkehr zu bringen und den Absenkpfad im Endeffekt trotzdem einzuhalten.

#### *e. Kleiner, illiquider Zertifikatemarkt; strenge Aufsicht nötig*

Auch das Problem der Illiquidität lässt sich durch einen gut durchdachten Zertifikatehandel umgehen. Dazu gibt es drei Möglichkeiten: Eine erste Möglichkeit besteht darin, nur Zertifikate auszugeben, deren Gültigkeit nach einer Frist (z.B. 6 Monate) verfällt. In diesem Fall haben die Handelsteilnehmer keinen Anreiz, Zertifikate zu horten. Zweitens besteht die Möglichkeit, dass ein Marktmacher Zertifikate zu einem fixen Preis verkaufen kann, wenn ein

gewisses Preisniveau erreicht ist. Auch dies vermindert den Anreiz bei den Handelsteilnehmern, Zertifikate zurückzuhalten und ihren Preis in die Höhe zu treiben. Schliesslich besteht die Möglichkeit – so wie es die Umweltverbände Anfang Januar vorgeschlagen haben – den Handel auf Autohändler und KonsumentInnen auszuweiten und damit den Zertifikatemarkt zu vergrössern. Damit liesse sich auch das Problem umgehen, dass gewisse Importeure erworbene Zertifikate zur Kompensation des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der eigenen Flotte nutzen, ohne die Zertifikate am Markt anzubieten und den Markt damit illiquide zu machen.

*f. Marktmacher muss eingreifen, Gefahr der Zielverfehlung und der staatlichen Festlegung des Zertifikatepreises*

Unserer Einschätzung nach handelt es sich bei diesem Argument nicht um ein eigentliches Problem des Zertifikatensystems. Der Eingriff eines Marktmachers an sich ist unserer Ansicht nach unproblematisch. Sollte sich durch den Eingriff eines Marktmachers eine Zielverfehlung abzeichnen, dürfte diese gering sein, wenn der Eingriff nach klar definierten Regeln erfolgt. Zudem ist die Gefahr einer Zielverfehlung beim Sanktionssystem deutlich höher. Auch wenn schliesslich der Staat in Einzelfällen in den Zertifikatehandel eingreifen müsste und im schlimmsten Fall den Preis eines Zertifikates festlegt, ist das Zertifikatensystem nicht zum Scheitern verurteilt. Denn in dem Moment, in dem der Staat den Preis eines Zertifikates festlegt, entspricht der Kauf eines Zertifikates dem Bezahlen einer Sanktion. Im schlimmsten Fall kann es also dazu kommen, dass das Zertifikatensystem durch den Eingriff des Staates zu dem vom UVEK beschriebenen Sanktionsmodell wird.

*g. Zusätzliches System für Direktimporteure, hoher Verwaltungsaufwand*

Trotz des vom UVEK genannten, problematischen Mehraufwandes für die Kontrolle von Direktimporten scheint das Zertifikatensystem nur eine geringere finanzielle Mehrbelastung für den Bund mit sich zu bringen (3 Mio. Franken pro Jahr) als das Sanktionsmodell (2,2 Mio. Franken pro Jahr, in denen noch nicht alle Kosten berücksichtigt sind). Aus diesem Grund kann der Mehraufwand durch die Kontrolle von Direktimporten nicht besonders hoch sein. Zudem liesse sich das Problem der Direktimporte umgehen, wenn das Zertifikatensystem bei den KonsumentInnen ansetzt. Wie jede Autokäuferin und jeder Autokäufer müssten dann auch Direktimporteure Zertifikate erwerben (ersteigern), bevor sie ein Auto mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der kantonalen Motorfahrzeugstelle immatrikulieren können.

**Schlussendlich sehen wir also keine überzeugenden Argumente, die gegen die Einführung eines Zertifikatensystems sprechen. Deswegen und auf Grund der genannten Vorteile dieses System fordern wir die Einführung eines Zertifikatensystems als Instrument zur Zielerreichung. Ein Sanktionsmodell könnte lediglich als Alternative diskutiert werden, wenn dank einer automatischen Anpassung der Sanktionsbeträge im Falle der Zielverfehlung, dieselbe Gewähr wie beim Zertifikatensystem besteht, dass das CO<sub>2</sub>-Ziel erreicht wird.**

---

## Erläuterungen/Endnoten

<sup>i</sup> Für eine im Vergleich zur EU analoge Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen in der Schweiz sprechen folgende Gründe:

a) Die Schweiz hat seit Jahren die ineffizienteste Fahrzeugflotte Europas; Schweizer Neuwagen haben in der Vergangenheit also deutlich mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgestossen als Neuwagen in anderen Ländern. Daraus resultiert aber gerade nicht, dass die Schweiz entsprechend weniger zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen beitragen muss. Im Gegenteil: Da die Schweiz im Bereich Neuwagen in der Vergangenheit mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgestossen hat als andere Länder, muss sie nun auch mehr für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Neuwagen tun. Nur so wird die Gesamtflotte bis 2020 vergleichbar effizient mit jener der EU.

b) Anders als in der Schweiz sichern in der EU verschiedene Richtlinien ab, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen im Endeffekt auf 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015 sinkt.

So gibt es in der EU erstens eine Richtlinie über die Qualität von Treibstoffen (98/70/EG), die für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Treibstoffherstellung (Raffinerien u.a.) sorgt. Wird nun ein Fahrzeug in der EU mit Treibstoff betrieben, dessen Herstellung unter diese Richtlinie fällt, werden zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart. Durch Verbesserung der Motorentechnik wird die EU-Neuwagenflotte also 2015 im Durchschnitt 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen, zusätzliche CO<sub>2</sub>-Reduktionen bei Neuwagen auf 120 g CO<sub>2</sub>/km werden aber durch die Richtlinie über die Qualität von fossilen Treibstoffen (und andere Richtlinien) erreicht. In der Schweiz gibt es keine solche Regelung. Deswegen müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards von Neuwagen in der Schweiz entsprechend anspruchsvoller sein als das der EU, um dieselbe tatsächliche Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Neuwagen zu erreichen – auch wenn die Richtlinie in der EU nicht explizit dazu gedacht ist, eine zusätzliche Emissionsreduktion um 10 auf 120 g CO<sub>2</sub>/km zu erreichen. Als Alternative käme in der Schweiz einzig die Einführung eines ähnlichen Gesetzes über die Qualität von Treibstoffen in Frage – dies auch, um zu vermeiden, dass der CO<sub>2</sub>-intensiv produzierte Treibstoff, der für den EU-Markt nicht mehr zugelassen wird, schliesslich in der Schweiz landet.

Zweitens misst die EU die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugmodells unter der Annahme, dass es vollständig mit fossilen Treibstoffen betankt wird (festgelegt in der Richtlinie zu Energie aus erneuerbaren Quellen <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+20081217+SIT+DOC+WORD+V0//DE&language=DE>). Damit geht sie bei der Emissionsberechnung vom – unter Klimagesichtspunkten – schlecht möglichsten Fall aus. Für diesen Fall gilt in der EU das 130 g CO<sub>2</sub>/km Ziel. Werden einige Modelle nun aber tatsächlich mit anderen, klimafreundlicheren Treibstoffen wie Agrotreibstoffen betrieben, ergibt sich innerhalb der EU eine weitere Emissionseinsparung. Erreicht die EU-Neuwagenflotte also im Durchschnitt das Ziel von 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer, ist der *tatsächliche* durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss durch die Neuwagenflotte geringer als 130 g CO<sub>2</sub>/km und wir ca. 120 g CO<sub>2</sub>/km betragen.

Für die Schweiz gilt diese Schlussfolgerung nicht: So wie die Umweltetikette momentan geplant ist, werden die spezifischen Emissionen eines Personenwagens nicht auf Grundlage des schlecht möglichsten Falls, sondern auf Grundlage der tatsächlich verwendeten Antriebstechnologien berechnet (z.B. Antrieb mit Bioethanol). Dementsprechend sind durch die Verwendung alternativer Treibstoffe keine zusätzlichen Emissionseinsparungen wie in der EU möglich. Erreichen also sowohl die Schweizer als auch die EU-Neuwagen im Jahr 2015 das gleiche Ziel von 130 g CO<sub>2</sub>/km, emittieren EU-Neuwagen faktisch weniger als 130 g CO<sub>2</sub>/km und damit weniger CO<sub>2</sub> als die Neuwagen in der Schweiz. Weil Einsparungen durch andere Antriebstechnologien als den Ottomotor in der EU möglich und anrechenbar sind, in der Schweiz aber nicht (weil schon a priori eingerechnet), muss die Schweiz von Vorherein einen CO<sub>2</sub>-Zielwert für Personenwagen von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015 festlegen.

Diese Argumente zeigen, dass die Schweiz strengere Emissionsstandards für Neuwagen festlegen muss, wenn sie sich tatsächlich – wie von der Motion 07.3004 gefordert – an den Vorschriften der EU orientieren soll. Deswegen fordern wir für die Schweiz einen CO<sub>2</sub>-Zielwert für Neuwagen von durchschnittlich 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2015. Analoges gilt für das Langfristziel bis 2020: Die EU hat formell zwar ein Ziel von 95 g CO<sub>2</sub>/km für Neuwagen bis 2020 festgelegt, tatsächlich wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen in der EU wegen der oben genannten Richtlinien aber auf ca. 80 g CO<sub>2</sub>/km sinken. Weil die Schweiz nicht über solche Richtlinien verfügt, muss in der Schweiz von Vorherein ein CO<sub>2</sub>-Ziel von 80 g CO<sub>2</sub>/ km bis 2020 gelten.

Die einzige Alternative zu einem Ziel von 120 bzw. 80 g CO<sub>2</sub> für Schweizer Neuwagen ist, dass die Schweiz ähnliche Richtlinien wie die EU verabschiedet – also:

- ein Gesetz, durch das die Qualität von Treibstoffen verbessert wird,

- 
- die Festlegung, dass bei Fahrzeugen, die mit mehreren Treibstoffen betrieben werden können, für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen vom schlecht möglichsten Fall (Betankung mit fossilen Treibstoffen) ausgegangen wird,
  - eine Verordnung, die Standards für die Energieeffizienz von Autoreifen beinhaltet
  - eine Verordnung, die technische Vorschriften für CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Klimaanlage in Fahrzeugen beinhaltet

<sup>ii</sup> Der erläuternde Bericht geht davon aus, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagen um 4,2% pro Jahr bis 2015 sinken müssen. Durch die Verdopplung der Sanktionen in der Schweiz wird zusätzlich zu der für die EU vorhergesagten CO<sub>2</sub>-Senkung von 2,4% eine Reduktion von 0,8% in der Schweiz erwartet (gesamt 3,2%). Wie die restliche Reduktion von 1% erreicht werden soll, um insgesamt eine Reduktion 4,2% pro Jahr zu erreichen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen in der Schweiz auf durchschnittlich 130 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 2015 zu senken, bleibt unklar.