

Generalsekretariat
des Eidg. Departments für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
3003 Bern

29. Juni 2009

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

Sehr geehrter Herr Generalsekretär
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. economisesuisse lehnt die vorgeschlagene Revision aus folgenden Gründen ab:

Keine Überregulierung

In der Schweiz laufen mehrere Anstrengungen den spezifischen Treibstoffverbrauch von Personenwagen auf gesetzlichem Weg zu senken. Namentlich sind folgende Geschäfte in Vorbereitung:

- Ökologisierung und Harmonisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern in den nächsten 1-2 Jahren
- Einführung eines Bonus/Malus System noch vor 2012
- Umweltetikette
- Revision CO₂-Gesetz: ab 2013 Verpflichtung der Treibstoffimporteure zur Senkung der CO₂-Emissionen bis um 20% gegenüber 1990, subsidiär Einführung der CO₂-Abgabe auch auf Benzin und Diesel.

Weitere Vorschriften im Bereich des Treibstoffverbrauchs wie sie für neu immatrikulierte Fahrzeuge vorgeschlagen werden, führen zu einer eigentlichen Überregulierung. Handlungsbedarf ist unter diesen neuen Rahmenbedingungen nicht nachgewiesen.

Kein Alleingang der Schweiz

Der Vorschlag des UVEK, eine im Vergleich zur EU doppelt so hohe Busse für den Import grösserer Fahrzeuge einzuführen, kommt einer neuen Steuer gleich. Es droht eine unkoordinierte

Überregulierung des Marktes mit der Konsequenz steigender Preise im Inland. Dies wäre in Widerspruch zu den bisherigen Anstrengungen des Bundes zur Verhinderung der Hochpreisinsel Schweiz. Zudem richten sich die EU-Vorschriften an die Automobilhersteller und nicht an die Verbraucher bzw. Importeure. Es kann deshalb auch nicht von einer Übernahme der EU-Normen besprochen werden, sondern einzig von einem nur schwer zu begründenden Alleingang der Schweiz.

Rennt offene Türen ein – erweist sich als unnötig

Die Schweiz ein Automobilimportland. Sie importiert Fahrzeuge, welche für den EU-Raum gebaut werden und partizipiert somit automatisch an der EU-Regelung. Die Schweiz nimmt an den technischen Innovationen und am EU-Absenkungspfad teil, ohne dass sie selber aktiv werden muss. Der beste Tatbeweis dafür liefert die Treibstoffreduktion bei Neuwagen von 1,26 l/100 km über die letzten acht Jahre.

Anreize anstelle von Strafen

Die Entwicklungsarbeiten bei den Herstellern für höchst effiziente Automobile laufen weltweit auf Hochtouren. In den USA erhalten auch die noch nicht verstaatlichten Hersteller restriktive Verbrauchsvorgaben. Das Resultat: In Zukunft werden wir auf den Schweizer Strassen viel mehr Hybrid-, Elektro- und Ökoautos sehen - und das ohne Zwangsmassnahmen des Bundes, ohne neue Steuern, dafür mit freier Wahl aus einer wachsenden Modellpalette.

Aus diesem Grund hat economiesuisse anlässlich der Vernehmlassung zur **Revision des CO₂-Gesetzes** im März 2009 vorgeschlagen, dass sich der Bund und die Kantone **mittels steuerlicher Anreize** dafür einsetzen, bis 2020 rund **10 Prozent emissionsarme und –freie Fahrzeuge im Verkehr** zugelassen sein sollen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Urs Näf, lic. rer. pol.
Bereichsleiter a.i. Infrastruktur, Energie

Jan Perret-Gentil, M.I.S.
Projektleiter Infrastruktur

Kopie:
Bundesamt für Energie, Sektion Energiepolitik, 3003 Bern