

Stellungnahme des Vereins umverkehR zur Umsetzung des ersten Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050

1. Einleitende Bemerkungen

Der Verkehr ist mit einem guten Drittel der grösste Energieverbraucher der Schweiz. Davon entfallen 4% auf den Schienenverkehr und 75% auf den motorisierten Individualverkehr MIV. Der Energieverbrauch steht in keinem Verhältnis zu der jeweiligen Verkehrsleistung und zeigt die Ineffizienz des MIV deutlich auf. Das ohnehin schwache sektorielle Zwischenziel Verkehr der aktuellen CO₂-Verordnung (Art. 3.) wurde nicht erreicht und die CO₂-Emissionen des Verkehrs sind gegenüber dem Referenzjahr 1990 sogar um 4% angestiegen. Der Verkehr ist nicht nur der grösste Energieverbraucher und CO₂-Emittent sondern auch der einzige Sektor, in welchem die bisherigen Bemühungen nicht zu einer Reduktion geführt haben.

Aus diesen Gründen sind wirkungsvolle Ansätze im Verkehrsbereich von besonders grosser Relevanz. Im Rahmen der Energiestrategie 2050 sind zwingend erforderlich Massnahmen zu treffen, welche die Verkehrsleistung des MIV reduzieren. Mit angemessenen finanziellen Anreizen (Lenkungsabgaben, Mobility Pricing, Internalisierung externer Kosten) kann der gewünschte Effekt erreicht werden. Dadurch würden die dringend notwendigen Voraussetzungen für eine Raumplanung der kurzen Wege, eine konsequente Verlagerung auf den energieeffizienten Schienenverkehr sowie die Förderung des Velo- und Fussverkehrs geschaffen.

Das Bundesamt für Energie hat in der Berichterstattung an das Parlament selber festgestellt, dass die CO₂-Emissionsvorschriften keinen Beitrag zur Absenkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen leisten sondern bestenfalls deren Anstieg verhindert. Daher ist es unverständlich, dass die vorgesehene Verschärfung bis 2020 sogar gegenüber der bereits abgeschwächten EU-Vorlage weiter verwässert wird.

umverkehrR fordert, dass die vorgesehenen Ziele im Jahr 2020 (bis Ende 2020) zu 100 Prozent erreicht werden, wie dies im zweiten Abschnitt des Energiegesetzes Art. 10 Abs. 1 vorgesehen ist. Phasing-in und Mehrfachanrechnungen haben im Vorfeld zu erfolgen oder sind komplett zu streichen!

2. Teilrevision der Verordnung vom 30. November 2012 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711)

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Änderungsantrag Art. 17, Abs. 2: Die Frist ist auf ein Jahr zu erhöhen.

Begründung: Es ist für Direktimporteure kein Problem einen Neuwagen im Ausland in Verkehr zu setzen und nach sechs Monaten in die Schweiz zu importieren. So kann die Vorschrift einfach umgangen werden.

Änderungsantrag Art. 27, Abs. 2: Das Phasing-in der CO₂-Emissionsvorschriften wird vorgelagert (80% Zielerreichung per Ende 2018, 90% Zielerreichung per Ende 2019; 100 % Zielerreichung per Ende 2020).

Begründung: Ursprünglich war vorgesehen, dass die Zielerreichung bis Ende 2020 erfolgt. Die EU hat diese auf Druck der Automobilindustrie abgeschwächt. Da die Schweiz einen überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad und damit verbunden einen vergleichsweise hohen CO₂-Ausstoss der Fahrzeugflotte aufweist, müssen die Vorschriften in der Schweiz strenger sein als in der EU.

Änderungsantrag Art. 27, Abs. 3: Die Mehrfachanrechnung für Fahrzeuge mit weniger als 50g CO₂/km ist ebenfalls auf die Jahre 2018-2020 vorzulagern (im Referenzjahr 2018: doppelt; im Referenzjahr 2019: 1.5-fach; im Referenzjahr 2020 einfach.)

Begründung: Zusätzlich zu der Begründung im vorhergehenden Abschnitt hat der Bundesrat im Bericht in Erfüllung der Motion 12.3652 „Elektromobilität. Masterplan für eine sinnvolle Entwicklung“ auf S. 59 die Massnahme 14.1 aufgeführt, welche ein Phasing-in inkl. Supercredits bis Ende 2020 vorsieht.

Änderungsantrag Art. 37, Abs. 1: Die Einnahmen werden an die Bevölkerung rückerstattet.

Begründung: Mit der Zuweisung an den Infrastrukturfonds wird der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorangetrieben, was zu einem Mengenwachstum des Verkehrs führt. Dies widerspricht den Bemühungen der Energiestrategie 2050 diametral und fördert den weiteren Anstieg des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen des Verkehrs.

3. Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV) Ergänzte Fassung vom 8. März 2017 (S. 3 und 41)

Anhang 4.1 Angaben des Energieverbrauchs und Kennzeichnung von Fahrzeugen

Änderungsantrag Anhang 4.1 Ziffer 6.2.1: Bei Elektrofahrzeugen sind die CO₂-Emissionen ebenfalls anzugeben. Sie berechnen sich aus der Multiplikation des Energieverbrauchs mit den CO₂-Emissionen des Schweizer Strommixes, welche das Bundesamt für Umwelt BAFU jährlich festlegt.

Begründung: Bisher werden die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt und der CO₂-Ausstoss von Elektrofahrzeugen wird mit 0 gCO₂/km angegeben. Der Verkauf von Elektrofahrzeugen reduziert den individuellen Flottendurchschnitt und führt dadurch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit einem hohen CO₂-Ausstoss. Die Berechnung der CO₂-Emissionen für Elektrofahrzeuge sind technisch problemlos möglich. Es spielt dabei keine Rolle, ob eine Privatperson für das Elektrofahrzeug erneuerbare Energie einsetzt, weil diese der Gesamtstrommenge entzogen werden ohne die CO₂-Emissionen des Strommixes zu reduzieren.