

Klimarappen bis ins Jahr 2012 – Klimaneutrale Schweiz ab dem Jahr 2012

Konsequentes Vorgehen

Bern, 21.02.08 – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS begrüsst es, dass der Bundesrat darauf verzichtet hat, noch vor 2012 eine untaugliche CO₂-Abgabe auf Treibstoffen einzuführen, was gegen Treu und Glauben verstossen hätte. Stattdessen soll die verbleibende Ziellücke von 0,5 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) konsequenterweise mit Hilfe des freiwilligen Klimarappens geschlossen werden. Für die Zeit nach der Kyoto-Verpflichtungsperiode, also ab dem Jahr 2012, unterstützt strasseschweiz das Projekt der klimaneutralen Schweiz.

Die Strassenverkehrsverbände, die Erdölwirtschaft sowie die Dachverbände der Wirtschaft (SGV und economiesuisse) haben im Rahmen der Kyoto-Vorgaben für die Periode 2008-2012 freiwillig den Klimarappen lanciert. Dies im Vertrauen darauf, dass der Bundesrat nicht gleichzeitig eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen einführt. Der Bundesrat hat mit der Anerkennung des Businessplanes zum Klimarappen seine Zustimmung zu diesem Vorgehen erteilt. Es ist deshalb konsequent, dass der Bundesrat die nun verbleibende Ziellücke von insgesamt rund 0,5 Millionen Tonnen CO₂ mit dem Klimarappen – in unveränderter Höhe von 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff – schliessen will.

Bis 2012 springt der Klimarappen damit in die Bresche für die gemäss Departement Leuenberger verspätet und nur stufenweise eingeführte CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, für die zaghaft implementierte Förderung von Erdgas und biogenen Treibstoffen sowie für die nicht eingeführten Anreize bei der Automobilsteuer (Bonus-Malus-System). Letztere sind deshalb für **strasseschweiz** bis zum Ende der Kyoto-Verpflichtungsperiode (2008-2012) vom Tisch.

Auf untaugliche CO₂-Abgabe auf Treibstoffen auch in Zukunft verzichten

Mit Blick auf die Klimapolitik nach 2012 unterstützt **strasseschweiz** die Idee der klimaneutralen Schweiz, wonach sich alle Verursacher von Treibhausgasen in der Schweiz zu gleichwertigen Kompensationsmassnahmen im Ausland verpflichten. Auch im Rahmen der künftigen Schweizer Klimapolitik ist auf eine untaugliche CO₂-Abgabe auf Treibstoffen zu verzichten, und zwar aus den folgenden Gründen:

- § Im Gegensatz zum Klimarappen, mit dem gezielt in klimarelevante Reduktionsmassnahmen investiert wird, besteht bei der CO₂-Abgabe keine Aussicht auf Erfolg. Diese Erkenntnis hat die internationale Staatengemeinschaft dazu bewogen, auf Energie- und

CO₂-Abgaben zu verzichten. Selbst der 2007 veröffentlichte vierte IPCC-Bericht zum klimapolitischen Instrumentarium stuft Energie- und CO₂-Abgaben als ungeeignet ein, weil deren Wirkung und Kosteneffizienz als gering beurteilt werden.

- § Lenkungsmaßnahmen beim Motorfahrzeugverkehr setzen Substitutionsmöglichkeiten voraus. Wo keine – in jeder Hinsicht – gleichwertigen Angebote (alternative Verkehrsträger oder Fahrzeuge) bestehen, sind Lenkungsabgaben wirkungslos. Wo hingegen echte Alternativen vorhanden sind (z.B. neue Dieselschiffe), vermögen Anreizmassnahmen das Marktverhalten zu beeinflussen. Aus diesem Grund setzt **strasseschweiz** auf entsprechende Massnahmen zur Förderung von emissionsarmen und energieeffizienten Fahrzeugen.
- § Wegen der geografischen Kleinräumigkeit der Schweiz sind einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen enge Grenzen gesetzt. Die Verteuerung von Benzin und Diesel würde zum Versiegen bzw. zu einer Umkehr des Tanktourismus, der gegenwärtig aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz erfolgt, führen. Damit würden dem Bund erhebliche Einnahmen aus den Mineralölsteuern entgehen und die Finanzierung des Verkehrswesens in der Schweiz gefährdet.

Optimierungen und Fördermassnahmen im motorisierten Strassenverkehr

Ferner ist die Optimierung der Verbrennungsmotoren mittels entsprechender gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. Emissionsvorschriften), die sich an den realistischen Möglichkeiten der Fahrzeugindustrie und der Forschung orientieren, fortzusetzen. Dabei muss die Schweiz überhastete Alleingänge vermeiden. Insbesondere sollen keine Massnahmen beschlossen werden, die sie international in Handel und Wettbewerb benachteiligen. **strasseschweiz** steht einer Übernahme der fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber, lehnt jedoch angesichts der spezifischen Marktbedürfnisse in der Schweiz eine Begrenzung der durchschnittlichen Emissionen aller neuimmatrikulierten Personenwagen in Anlehnung an entsprechende Durchschnittswerte in der EU ab.

Hingegen unterstützt **strasseschweiz** Fördermassnahmen (z.B. Kaufanreize wie Befreiung von der Automobilsteuer beim Import von Fahrzeugen, Vergünstigung dieser Fahrzeuge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern, usw.) zum beschleunigten Wechsel der Flotte hin zu Fahrzeugen mit neuester Spar-Technologie. Entsprechende Massnahmen sollen auf einfachen, praxistauglichen Grundlagen abstellen und müssen für die Gesamtheit der Betroffenen kostenneutral sein. Die Anliegen der Wirtschaft bei Ersatzbeschaffungen sind zu berücksichtigen.

Nicht zuletzt bewirkt die flüssige, gleichmässige Fahrweise gegenüber einem Fahren mit Bremsen und Wiederbeschleunigen auf gleichen Strecken eine Treibstoffeinsparung von einem Viertel bis zur Hälfte; bei Lastwagen sogar von einem bis zu zwei Dritteln. **strasseschweiz** erwartet von den Behörden ein Verkehrsmanagement ohne Hindernisse oder Behinderungen für den fließenden Verkehr (z.B. Beseitigung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn oder von Schwellen). Bei ausgewiesenem Bedarf hat der Ausbau von Strasseninfrastrukturen zu erfolgen.