

**Regierungsrat**

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch

Bundesamt für Energie  
Sektion Energiepolitik  
Postfach  
3003 Bern

22. Juni 2009

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

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. Mai 2009 ersuchen Sie uns, zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes betreffend Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen Stellung zu nehmen. Wir kommen dieser Aufforderung gerne nach.

**1. Grundsätzliche Bemerkungen**

Wir unterstützen grundsätzlich die Stossrichtung dieser Vorlage. Nachdem in den vergangenen Jahren die bezüglich der CO<sub>2</sub>-Reduktion erlassenen Vorschriften mehrheitlich den Gebäudebereich und die stationären Anlagen betroffen haben, sind auch Massnahmen im Bereich des Verkehrs angebracht.

Die Übernahme des Modells der EU in die schweizerische Gesetzgebung erachten wir als richtig, insbesondere auch die Angleichung des Zielwertes von 130 g CO<sub>2</sub>/km bis ins Jahr 2015 gemäss EU-Richtlinie. Dadurch können Rechtsunsicherheiten und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes vermieden werden. Die schrittweise Einführung gibt der Branche zudem die nötige Zeit, entsprechende technologische Anpassungen vorzunehmen. Wir erwarten, dass die Einführung dieser Emissionsbeschränkung innovative Kräfte in der Automobilindustrie auslösen und zu einem Wachstumseffekt führen wird. Davon werden letztendlich auch die Zulieferbetriebe in unserem Kanton profitieren können.

**2. Bemerkungen zu den Fragen des Fragenkatalogs**

**2.1 Zur Frage 1 (Zielwerte für die Absenkung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen)**

Der Zielwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km für das Jahr 2015 orientiert sich an der EU-Richtlinie. Wir unterstützen die Übernahme dieses Zielwertes in das schweizerische Recht. Eine Abweichung von diesem Zielwert würde die Handelsbeziehungen zu den Ländern der EU erschweren. Eine abweichende Festlegung des Zielwertes hätte tiefgreifende Auswirkungen auf das Neuwagenangebot in der Schweiz. Weil sich die Autohersteller insbesondere in Europa künftig am Zielwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km orientieren werden, könnten bei einem tieferen Zielwert einzelne Fahrzeuge nicht mehr in Verkehr gesetzt werden.

Bei der Umsetzung muss darauf geachtet werden, dass die Einführung zeitgleich mit der EU stattfindet. Es sollte ein Passus eingeführt werden, welcher sicherstellt, dass bei allfällig zu erwartenden Verzögerungen seitens der EU die Schweiz das Sanktionssystem nicht im Alleingang einführt.

Wir gehen davon aus, dass die im EU-Beschluss vorgesehenen langfristigen Zielwerte von 95 g CO<sub>2</sub>/km ab 2020 zu gegebener Zeit auch in die schweizerische Gesetzgebung aufgenommen werden.

## **2.2 Zur Frage 2 (Höhe der Sanktionen)**

Die gegenüber dem EU-Recht höheren Sanktionen sind in der Vorlage plausibel begründet. Wie bekannt, wurde in der EU die Diskussion rund um die Höhe der Sanktionen stark von der Automobilindustrie beeinflusst und entsprechend tief gehalten. Ob in den EU-Staaten mit diesen Sanktionen die Zielsetzungen erreicht werden können, ist äusserst fragwürdig.

Es ist davon auszugehen, dass die Sanktionen vom Importeur weitergegeben werden, so dass letztendlich der Endkonsument die Rechnung zu bezahlen hat. Dies hat zur Folge, dass leistungsstärkere Fahrzeuge für viele Leute zu teuer werden. Es ist schon heute bei diesen Fahrzeugtypen attraktiv, im benachbarten Ausland den Autokauf zu tätigen. Dies würde bei einer gegenüber der EU doppelten Sanktion in der Schweiz noch attraktiver, mit entsprechenden Folgen für die einheimische Wirtschaft. Diese Entwicklung ist zu beobachten und es ist bei negativen Auswirkungen korrigierend einzugreifen.

Wir vermissen in dieser Vorlage ein Controlling-System, das den Grad der Zielerreichung periodisch darlegt. Bei grösserer Zielverfehlung müsste die Höhe der Sanktionen angepasst werden. Das Gesetz sollte deshalb einen Passus vorsehen, bei welcher Abweichung von den Zielwerten die Sanktionshöhe auf Verordnungsstufe angepasst werden muss.

## **2.3 Zur Frage 3 (Vollzugsmodell)**

Das Vollzugsmodell orientiert sich an bestehenden Verfahren und greift auf bestehende Datenbanken zurück. Wir unterstützen die Einführung dieses vorgeschlagenen Modells.

## **2.4 Zur Frage 4 (Verwendung des Ertrags aus den Sanktionen)**

Wir unterstützen das vorgeschlagene Rückverteilungsmodell. Die Rückverteilung an die Bevölkerung nach dem Modell der VOC-Abgabe ist sinnvoll.

## **2.5 Zur Frage 5 (Alternative Treibstoffe und Antriebssysteme)**

Die Förderung alternativer Treibstoffe und Antriebssysteme sprengt unseres Erachtens die Einheit der Materie. Im Übrigen stehen wir biogenen Treibstoffen eher skeptisch gegenüber, wenn diese zu Lasten der Lebensmittelproduktion gehen. Mit der Begünstigung dieser Treibstoffe bei der Mineralölsteuer hat der Gesetzgeber bereits eine Förderung beschlossen.

## 2.6 Zur Frage 6 (Alternatives Zertifikatmodell)

Wir erachten das Zertifikatmodell für die Umsetzung dieser Strategie als weniger geeignet. Der Aufbau einer Handelsplattform wäre angesichts der geringen Anzahl an Teilnehmern unverhältnismässig.

Wir hoffen, dass unsere Stellungnahme entsprechend berücksichtigt wird.

Für die Möglichkeit zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.  
Klaus Fischer  
Landammann

sig.  
Andreas Eng  
Staatsschreiber