



Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
3003 Bern

Bern, 30. Januar 2013 // UW/bv

G:\HK\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\201301\_Januar\_Energiestrategie\_2050\20121204\_Stellungnahme\_Energiestrategie\_2050.docx

## **Vernehmlassung Energiestrategie 2050**

### **Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 28. September 2012 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Energiestrategie 2050 eingeladen. Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen des oben erwähnten Vernehmlassungsverfahrens Stellung beziehen zu können und äussern uns zur Vorlage wie folgt:

#### **1. Verschärfung CO<sub>2</sub>-Emissionszielwert**

Die vom BFE erarbeitete „Energiestrategie 2050“ enthält im Wesentlichen nur zwei Punkte technischer Art, welche das Autogewerbe direkt tangieren (Artikel 9, Verschärfung des CO<sub>2</sub> Emissionszielwerts für erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen auf durchschnittlich 95 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2020, sowie Artikel 10, Einführung eines CO<sub>2</sub>-Emissionszielwerts für erstmals in Verkehr gesetzte Lieferwagen und leichte Sattelschlepper und dessen Festlegung auf durchschnittlich 175 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2017 und auf durchschnittlich 147 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2020).

Bezüglich einer Verschärfung des Emissionszielwertes von 95 g CO<sub>2</sub>/km für erstmals in Verkehr gesetzte PW verlangen wir, dass dies erst dann einzuführen ist, wenn absehbar ist, ob dieser Zielwert in der EU tatsächlich erreicht werden kann. Denn: Auch wenn es überall kolportiert wird, ist der Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km in der EU noch nicht in Stein gemeisselt. Wir gehen zum heutigen Zeitpunkt davon aus, dass namentlich die deutsche Autoindustrie massiven Druck ausüben wird, um diesen Zielwert zu erhöhen oder dessen Einführung auf der Zeitachse zu verschieben.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen (LNF) sollte grundsätzlich eine allfällige Lenkung darauf abzielen, mit möglichst wenigen Fahrzeugen möglichst viel Nutzlast oder Volumen zu transportieren. Ohne drastische Änderung des Flottenmix kann die Schweiz den Zielwert von durchschnittlich 175 g CO<sub>2</sub>/km bis Ende 2017 bei LNF nicht erreichen. Eine solche Änderung

wäre nur möglich, wenn die Käufer auf andere Fahrzeuge umsteigen würden – entweder auf zwei oder mehr kleinere Lieferwagen oder auf einen kleinen Lastwagen. Beides sind aus wirtschaftlichen Gründen – Lohn- und Fahrzeugkosten zum einen, LSVA zum andern – keine echten Alternativen. Die Schweizer Unternehmen wären also gezwungen, die gleichen Fahrzeuge zu kaufen wie heute und die wegen der CO<sub>2</sub>-Sanktionen höheren Preise in Kauf zu nehmen. Deshalb erachten wir die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Zielwerts bei LNF für eine Umverteilungsaktion ohne grossen Nutzen, da wegen fehlender Alternativen bei der Fahrzeugbeschaffung die Lenkungswirkung nicht gegeben ist. Aus diesem Grund beantragen wir, auf die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Emissionszielwerts für LNF in der Schweiz gänzlich zu verzichten.

## **2. Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte**

Wir legen grossen Wert auf die Feststellung, dass wir im Prinzip sämtliche Massnahmen befürworten, welche der Effizienzsteigerung dienen und generell zu einem geringeren Verbrauch an fossilen Energieträgern führen. Dies jedoch immer nur unter der zwingenden Voraussetzung, dass jeweils neben dem ökologischen Aspekt auch der ökonomischen Seite gebührend Rechnung getragen wird. Insbesondere ist der Bundesrat anzuhalten, nicht nur einseitig die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Auge zu behalten, sondern gleichzeitig auch alle wirtschaftlichen Aspekte zu berücksichtigen. So müssen namentlich allfällige Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Schweiz geprüft werden. Bei allen Würdigungen der Chancen einer Energiewende dürfen die damit zusammenhängenden Risiken nicht ausgeblendet werden. Ohne Ökonomie keine Ökologie!

## **3. Volk soll entscheiden**

Im Hinblick auf die riesigen Dimensionen des Projekts und die praktisch jeden Bereich unseres Lebens betreffenden Auswirkungen haben wir die Erwartung, dass fundamentale Entscheidungen in Bezug auf die Energiestrategie vors Volk gebracht werden müssen.

## **4. Rollende Planung**

Der ungewöhnlich lange Planungshorizont macht häufige, in vorher definierten Zeitabständen durchgeführte Standortbestimmungen mit Überprüfung des eingeschlagenen Weges (rollende Planung) unumgänglich; alles andere wäre in höchstem Masse unseriös. Obwohl auf vier Dekaden hinaus geplant wurde, finden wir in der vorliegenden Energiestrategie keinerlei konkrete Hinweise auf (mit Sicherheit zu erwartende) Fortschritte punkto Wissen und Technologien. Die Frage stellt sich, ob das BFE wirklich überzeugt ist, 2050 würde man mit demselben Know-how operieren wie heute. Ein Blick zurück zeigt, wie riskant es sein könnte, solches anzunehmen: Man stelle sich vor, in den 50er-Jahren hätte jemand Prognosen in Sachen Informationstechnologie gewagt. Dieses Beispiel unterstreicht, wie wichtig das Instrument der erwähnten rollenden Planung ist.

## **5. Grundsatzfrage „Atomkraft Ja oder Nein?“**

Zur Hauptstossrichtung der auf dem Tisch liegenden Energiestrategie, nämlich dem Ausstieg aus der Atomenergie, äussern wir uns ausdrücklich nicht. Die Frage „Atomkraft Ja oder Nein?“ muss unseres Erachtens auch gar nicht jetzt beantwortet werden. Denn wenn wirklich alles unternommen wird, um die Effizienz zu steigern und den Energieverbrauch zu senken, gewinnt man genügend Zeit, um den Entscheid in dieser Grundsatzfrage um etliche Jahre



**AGVS | UPSA**

Auto Gewerbe Verband Schweiz  
Union professionnelle suisse de l'automobile  
Unione professionale svizzera dell'automobile

hinauszuschieben. Unter anderem hätte das den Vorteil, dass diese wichtige Diskussion – im Gegensatz zu heute - unideologisch und vorurteilsfrei geführt werden könnte.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse

AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz

Urs Wernli  
Zentralpräsident

Pierre Daniel Senn  
Vizepräsident