



14.3837

Motion Böhni Thomas.
Synthetische, CO2-neutrale Treibstoffe.
Anrechnung
bei der CO2-Flottenemissionsregelung

Motion Böhni Thomas.
Carburants synthétiques neutres
du point de vue du CO2.
Prendre en considération
les réductions d'émissions de CO2
réalisées en adaptant
la réglementation relative
aux émissions des voitures de tourisme

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.06.16

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Die Motion Böhni wurde von Herrn Bäumle übernommen.

Bäumle Martin (GL, ZH): Die CO2-neutralen synthetischen Treibstoffe ermöglichen eine weitgehend klimaneutrale Mobilität, bei der die bestehenden Infrastrukturen und PKW genutzt werden können. Dadurch können Klimaziele im Mobilitätsbereich auf einfache Art und Weise wesentlich unterstützt werden.

CO2-neutrale synthetische Treibstoffe werden mittels Power to Gas und Power to Liquid aus erneuerbaren Energien und CO2 hergestellt, welches aus der Umgebungsluft abgeschieden wird. Dadurch entsteht bei deren Verbrennung ein geschlossener Kohlenstoffkreislauf, der ohne fossile Kohlenstoffquellen funktioniert. Bei der Abscheidung des CO2 kommen nur erneuerbare Energien zum Einsatz; dadurch werden netto keine CO2-Emissionen verursacht.

Die Schlüsseltechnologie zur CO2-Abscheidung aus der Umgebungsluft, welche dies zu vertretbaren Kosten ermöglichen soll, wurde in der Schweiz entwickelt und konnte im Rahmen der gesetzlichen und regulatorischen Massnahmen noch nicht berücksichtigt werden. Eine ähnliche Regulierung besteht aber bereits für Erdgasfahrzeuge. Eine Anrechnung der reduzierten CO2-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung ist deshalb angebracht.

Die Autoindustrie investiert bereits in die Produktion CO2-neutraler synthetischer Treibstoffe. Weitere grosse Investitionen sind geplant mit dem Ziel des schnellen Ausbaus, und zwar in der Schweiz. Die Autoindustrie hat mehrere Ansätze entwickelt, um den individuellen oder Flottenverbrauch CO2-neutraler synthetischer Treibstoffe genau zu erfassen. Darüber hinaus wäre es möglich, dass jede Treibstoffanlage ihren Fahrzeugpark haben kann und jedes Fahrzeug einer Produktionsstätte zugeordnet werden kann. Die Anrechnung reduzierter CO2-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung kann einen raschen Ausbau der Produktion CO2-neutraler synthetischer Treibstoffe zusätzlich beschleunigen. Die Technologie könnte in wenigen Jahren Marktreife erlangen. Die Industrie braucht keine finanzielle Förderung und keine Unterstützung bei der Standortsuche. Entscheidend wird sein, ob man auch die Anrechenbarkeit bei den CO2-Sanktionen aufgreift, denn dabei handelt es sich um die beste und einzig notwendige Rahmenbedingung, die es braucht.

Eine Annahme der Motion gibt ein Signal, dass Bundesrat und Verwaltung hier im Sinne dieser Motion vorwärtskommen.

Auch die Verantwortlichen für die Forschung an der Empa, am PSI und an den Fachhochschulen sehen bei einer Annahme dieser Motion grosse Potenziale für eine wirksame Reduktion von CO2 im Verkehrsbereich. Sie unterstützen daher diese Motion.





Die Zeit drängt. Die Industrie plant nun schon seit Längerem und will Signale der Politik sehen. Wie lange die Industrie ohne positives Signal in der Schweiz wartet, kann niemand voraussehen. Die Politik sollte also handeln, solange die Türe offen ist. Mit einem deutlichen Signal für die Förderung dieser Technologie durch den Abbau von hemmenden Sanktionen, die sowieso nicht im Sinne des Gesetzes sind, kann die Schweiz hier eine Pionierrolle einnehmen. Sie kann beim Klimaschutz Arbeitsplätze schaffen, den Export von Umwelttechnologie fördern, die Klimaziele schneller erreichen und die Abhängigkeit vom Ausland verringern. Ich bitte Sie um Ihre Zustimmung zur Motion.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die Stossrichtung dieser Motion begrüsst der Bundesrat. Der Bundesrat hat ja schon bei der Motion Böhni 14.4128 gesagt, dass wir für die neue CO₂-Politik den Bereich der CO₂-Emissionen und der Flottenpolitik anschauen, und er hat daraufhin auch die entsprechenden Aufträge erteilt. Wir sind auch mit der Autoindustrie in Kontakt. Deren Vertreter waren kürzlich bei mir. Aber ich kann einfach jetzt noch nicht sagen, dass wir genau diese Motion so annehmen können. Denn das Problem, das sich hier ein bisschen auftut, hängt schon auch mit der EU-Politik zusammen.

Wir lehnen uns heute im Bereich der Neuwagen ja immer an die EU-Vorgaben an. In der EU gibt es die Bestimmung, dass CO₂-arme oder -freie Treibstoffe bei der Flottenemissionsregelung nicht angerechnet werden. Wenn die Schweiz diese Treibstoffe jetzt anrechnen würde, wäre die Gefahr ein bisschen, dass wir dann mehr Importe von solchen an sich emissionsstarken Fahrzeugen sehen würden, weil dann die Regelungen der Flottenpolitik in der Schweiz lockerer wäre. Wir sind noch nicht sicher, ob das dann eine weitere Umgehung geben würde, weil wir hier eigentlich mit den technischen Regelungen für den Markt von den Importvorschriften abweichen würden.

Aber es ist hier technisch einiges geschehen. Sie haben zu Recht darauf hingewiesen: Es betrifft nebst den Power-to-Gas- auch Power-to-Liquid-Technologien. Es ist noch nicht alles marktfähig. Doch es sind positive Entwicklungen, die es uns erlauben, hier Justierungen vorzunehmen. Aber wir möchten uns nicht jetzt schon darauf festlegen, was genau dann in der Flottenpolitik sinnvoll sein wird. Denn das Instrument für den Import möchten wir natürlich schon nicht aushöhlen.

Bäumle Martin (GL, ZH): Frau Bundesrätin, ich verstehe im Detail Ihre mögliche Kritik. Aber haben Sie nicht den Eindruck, dass das Signal des Parlamentes in dieser allgemeinen Stossrichtung jetzt der Industrie das Signal geben würde, in der Schweiz zu investieren, statt das dann irgendwann im Ausland zu machen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Signale sind immer gut, aber die Annahme einer Motion heisst, dass die Gesetzesmaschinerie das Anliegen genau umsetzen muss. Das ist halt schon mehr als ein Signal. Das heisst: Regelungen zu möglichen Missbräuchen sind Teil der Flottenpolitik, und das möchten wir natürlich nicht. Wir möchten saubere Regelungen mit der Industrie, sodass wir am Schluss das gemeinsame verkehrspolitische Ziel von weniger CO₂-Emissionen erreichen.

AB 2016 N 1140 / BO 2016 N 1140

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 14.3837/13678)

Für Annahme der Motion ... 162 Stimmen

Dagegen ... 22 Stimmen

(4 Enthaltungen)