

Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitik
Postfach
3003 Bern

Bern, 29. Juni 2009

Revision CO₂-Gesetz, Emissionen von neu immatrikulierten Personenwagen

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Frage der CO₂-Emissionsvorschriften für neu immatrikulierte Personenwagen im Rahmen der aktuellen Revision des CO₂-Gesetzes Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS spricht sich für einen Zielwert der CO₂-Emissionen von neu in Verkehr gesetzten Personenwagen auf 130 Gramm pro Kilometer (g/km) in Anlehnung an die entsprechende Regelung in der Europäischen Union (EU) aus. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage und anderen Besonderheiten unseres Landes fordert strasseschweiz die verzögerte Inkraftsetzung dieses Zielwerts gegenüber der EU-Vorgabe. Ausserdem lehnen wir das Sanktionsmodell des Bundesrats ab und sprechen uns stattdessen für ein Anreizmodell zur Förderung von verbrauchs-optimierten Fahrzeugen aus.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

strasseschweiz befürwortet die Anstrengungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen – insbesondere dann, wenn diese in Abstimmung mit der internationalen Staatengemeinschaft erfolgen und in Zukunft auch die Länder mit den heute schon grössten Emissionen in neue Verpflichtungen zur Absenkung der Treibhausgasemissionen eingebunden werden können.

Klimapolitik kann nur in einem globalen Rahmen wirksam sein. **strasseschweiz** unterstützt auch in Zukunft die Anstrengungen zur weiteren Reduktion von Treibhausgasen, sofern die Vorgaben der Klimapolitik im Einklang mit jenen der EU sind und nicht zu massiven Verzichten sowie tiefgreifenden Einschränkungen für Bevölkerung und Wirtschaft führen.

Massnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen müssen auf den drei Säulen Freiwilligkeit, Ausnützung des technischen Reduktionspotenzials sowie kosteneffiziente Emissionsverringereungen in Entwicklungs- und Schwellenländern abstellen. Diesen Anforderungen an die klimapolitischen Massnahmen hat das bisherige CO₂-Gesetz bewährtermassen entsprochen.

Die EU setzt zur Reduktion der CO₂-Emissionen insbesondere auf verschärfte Emissionsvorschriften bei Neufahrzeugen. Demnach verpflichtet die EU die Autohersteller dazu, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss der neu verkauften Fahrzeuge bis 2015 auf 130 g/km und bis 2020 auf 95 g/km zu senken. Falls die Autokonzerne die Ziele nicht erreichen, drohen Geldstrafen.

strasseschweiz steht einer Übernahme dieser fortgeschriebenen EU-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge positiv gegenüber. Diese Position wurde von unserem Verband bereits anlässlich der Vernehmlassung zur Revision des CO₂-Gesetzes (Stellungnahme vom 17. März 2009) vertreten. Schon damals wurde von uns gefordert, dass bei einer Orientierung an den EU-Vorgaben dem Sonderfall Schweiz – insbesondere hinsichtlich Topografie, unterdurchschnittliche Verbreitung von Dieselaautos (primär bedingt durch den Preis an der Zapfsäule), hoher Allradanteil – gebührend Rechnung zu tragen sei.

Was bei der Beurteilung einer Übernahme der EU-Emissionsvorschriften den Sonderfall Schweiz vor allem ausmacht, ist die fehlende Möglichkeit zur externen Kompensation von Zielwertüberschreitungen im Verbund mit andern Ländern Europas. Die Schweiz hat somit nicht nur erhebliche schlechtere Startbedingungen bei der Umsetzung der Massnahme, sondern die Branche ist im Unterschied zu den Partnern in vergleichbaren Ländern auch weitgehend isoliert. Ausserdem ist die Vorlaufzeit zur Umsetzung des Vorgehensszenarios in der Schweiz bis zu zwei Jahre kürzer als in den EU-Staaten.

Diesen Nachteilen ist bei der konkreten Ausgestaltung der Massnahme gebühlich Rechnung zu tragen – z.B., indem der Zielwert gegenüber der EU-Vorgabe mit einer angemessenen Verzögerung eingeführt wird. Ferner besteht absolut keine Veranlassung, die Automobilbranche bzw. die Käufer von verbrauchs- und emissionsoptimierten Neufahrzeugen in der Schweiz zu sanktionieren und dabei sogar verglichen mit der EU doppelt so hohe Bussen-Ansätze anzuwenden. Anders als der Bundesrat will es **strasseschweiz** nicht in Kauf nehmen, dass die Modernisierung des schweizerischen Fahrzeugparks in einer Einführungsphase verzögert und darüber hinaus die Interessenten/Käufer von leistungsstarken oder grossvolumigen Personewagen (Familien) oder Sachentransportfahrzeugen (Gewerbe, Freizeit und Sport) benachteiligt werden.

II. Beantwortung der Fragen an die Anhörungsteilnehmenden

1. Zielwert für die Absenkung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenwagen

Die europäische Union hat Ende letzten Jahres beschlossen, den Zielwert der CO₂-Emissionen von neu in Verkehr gesetzten Personenwagen auf 130 Gramm pro Kilometer zu setzen. Dieser Zielwert soll im Durchschnitt der Neuwagenflotte des Jahres 2015 erreicht werden. Da die vorliegende Motion eine Orientierung an den Vorschriften der EU verlangt, soll dieser Zielwert auch für die Schweiz gelten.

→ *Wie beurteilen Sie den Zielwert von 130 g CO₂/km?*

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS spricht sich für die Festsetzung des Zielwerts der CO₂-Emissionen von neu in Verkehr gesetzten Personenwagen auf 130 g/km in Anlehnung an die entsprechende Regelung in der EU aus.

Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage (höherer Ausgangswert als alle übrigen Staaten Europas infolge der Zusammensetzung des Fahrzeugparks punkto Gewicht und Motorisierung, insbesondere kleiner Dieselanteil) und anderen Besonderheiten unseres Landes (keine Möglichkeit zur externen Kompensation von Zielwertüberschreitungen im Verbund mit den europäischen Ländern, gebirgige Topographie) fordert **strasseschweiz** allerdings, dass der Zielwert von 130 g CO₂/km gegenüber der EU-Vorgabe verzögert in Kraft gesetzt wird.

2. Höhe der Sanktion

Analog zur EU soll der Zielwert ebenfalls mit einer Sanktion erreicht werden. Sie wird dann fällig, wenn ein Importeur oder Hersteller, bzw. ein Importeurpool oder Herstellerpool am Ende des Kalenderjahres über dem Zielwert liegt. Weil die Schweiz von einem höheren Ausgangspunkt startet – 2008 lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen bei 175 g/km, in der EU werden sie unter 160 g fallen – muss die Sanktion höher als in der EU angesetzt werden.

→ *Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Höhe der Sanktionen und die Abstufung bis und mit 2018?*

strasseschweiz lehnt das Sanktionsmodell des Bundesrats ab und spricht sich stattdessen für ein Anreizmodell zur Förderung von verbrauchoptimierten Fahrzeugen aus. Dabei gehen unsere Vorstellungen in Richtung eines Bonus bei der Besteuerung von Fahrzeugen der Effizienzkatégorien A und B, wie dies gegenwärtig im Rahmen der Vorlage „Standesinitiative Kanton Bern: Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene“ (05.309) diskutiert wird.

3. Vollzugsmodell

Das vorgeschlagene Vollzugsmodell setzt bei den im jeweiligen Jahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen an, dies in Analogie zum EU-Modell. Entsprechend sind die Inverkehrssetzungsdaten massgebend. Die notwendigen Jahreslisten je Importeur/Hersteller oder Importeur-/Herstellerpool werden aufgrund der Daten des Motorfahrzeuginformationssystems (MOFIS) erstellt. Es sind keine zusätzlichen Abläufe notwendig. Importeure oder Hersteller, welche jährlich weniger als 50 Fahrzeuge einführen oder herstellen, können sich entweder zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen oder haben bei Zielwertüberschreitung eine Sanktion pro Einzelfahrzeug zu entrichten. Eine weitere Sonderregelung betrifft Fahrzeuge ohne Emissionsdaten. Bei diesen Fahrzeugen wird ein Standardwert von 300 g CO₂/km angenommen. Kann nachträglich bewiesen werden, dass die effektiven Emissionswerte tiefer liegen, wird die Sanktion entsprechend rückerstattet. Die erwähnten Spezialfälle betreffen nur einen geringen Anteil der Neuwagenflotte, sie verursachen aber bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern einen Zusatzaufwand.

→ Wie beurteilen Sie das Vollzugsmodell insgesamt?

→ Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Lösungen für Kleinimporteure und Hersteller kleiner Serien und für Fälle, wo die notwendigen Daten nicht vorhanden sind?

Das vorgeschlagene Vollzugsmodell gibt zu den folgenden Einwänden Anlass:

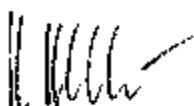
- Das jeweils für die EU-Staaten gültige Durchschnittsgewicht (2012 bis 2015 = 1'372 kg) sollte auch in der Schweiz angewendet werden.
- Die Ausnahmeregelungen der EU für Hersteller von weniger als 10'000 sowie für Hersteller von weniger als 300'000 Fahrzeugen sollen in angemessener Weise auch für Importe in die Schweiz zur Anwendung gelangen.
- Ökoinnovationen gemäss Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 vom 23. April 2009 müssen auf jeden Fall auch in der Schweiz angerechnet werden.
- Die im Vorschlag geforderte Anschreibpflicht voraussichtlicher Sanktionen an Neufahrzeugen ist in der EU nicht vorgesehen und mangels vorgängiger Kenntnis der Sanktionshöhe auch in der Schweiz nicht durchführbar.
- Wichtig ist, dass der Import von Einzelfahrzeugen einbezogen und die „ungebundenen Importeure,“ gegenüber den Markenimporteuren nicht bevorteilt werden.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang ausdrücklich auf die Stellungnahme unseres Mitgliedverbands auto-schweiz, eine unserer Trägerorganisationen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller