

Bundesamt für Umwelt (BAFU)  
Abteilung Klima  
z.H. Frau Isabel Junker  
3003 Bern

Bern, 28. März 2014

## Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen

### Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

---

Sehr geehrte Frau Junker  
Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens betreffend die Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann die vorliegende Revision der CO<sub>2</sub>-Verordnung unter Berücksichtigung der nachstehenden Bemerkungen im Grundsatz gutheissen.**

## I. Grundsätzliche Bemerkungen

Das sich seit 1. Januar 2013 in Kraft befindende revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz verfolgt als primäres Ziel die Reduktion der inländischen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dementsprechend sollte die wichtigste Leitlinie der CO<sub>2</sub>-Verordnung darin bestehen, wirksame inländische CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen zu ermöglichen. Statt jedoch zweckmässige Anreize zu setzen, stehen gewisse Bestimmungen der CO<sub>2</sub>-Verordnung diesen Bestrebungen im Weg oder behindern sie. Beim vorliegenden Änderungsentwurf fällt auf, dass zwar viele Bestimmungen dazu geeignet sind, Hürden abzubauen, andere hingegen die Umsetzung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes u.E. eher erschweren. Die jetzige Modifikation der CO<sub>2</sub>-Verordnung ist unserer Auffassung nach in erster Linie darauf auszurichten, wirksame CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen im Anwendungsprozess zu befähigen und zu beschleunigen. Wir beschränken uns in der Folge auf die Kommentierung der aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs wesentlichsten Regulierungen.

## II. Detailbemerkungen

### Art. 25 Abs. 1<sup>bis</sup> und 2     Andere Bestimmung der massgebenden CO<sub>2</sub>-Emissionen

Künftig sollen auch bei typengenehmigten Fahrzeugen, die vor der erstmaligen Zulassung in der Schweiz für den Betrieb mit einem von der Typengenehmigung abweichenden Treibstoff (z.B. Flüssiggas) nachgerüstet werden und bei denen die Typengenehmigung zum Zeitpunkt der erstmaligen Inverkehrsetzung in der Schweiz nicht die effektiven CO<sub>2</sub>-Emissionen angibt, weitere Quellen für die massgebenden CO<sub>2</sub>-Emissionen geltend gemacht werden können. **strasseschweiz** unterstützt diese Änderung, die in der Praxis eine erleichterte Anerkennung ermöglicht.

### Art. 33 Abs. 1, 2 und 3     Anzahlungen

Allfällige Anzahlungen sollen nicht mehr für das jeweils vorangehende Quartal, sondern für die ganze Periode im laufenden Referenzjahr geleistet werden können. Das sorgt u.E. für realistischere Zahlen und stellt daher eine unterstützungswürdige Verbesserung dar.

### Art. 34 Abs. 1 und 2     Verzugszins und Rückerstattungszins

Verzugs- und Rückerstattungszins sollen nicht mehr fünf Prozent betragen, sondern demjenigen bei der direkten Bundessteuer entsprechen. Diese Anpassung macht u.E. im heutigen Zinsumfeld Sinn und wird befürwortet.

### Art. 55a     Härtefall

Die vom Bundesrat angestrebte Verknüpfung des schweizerischen mit dem europäischen Emissionshandelssystem (EU-EHS) kann aufgrund der notwendigen Ratifikation des Abkommens durch das Parlament frühestens per 1. Januar 2016 realisiert werden. Bis zur Verknüpfung mit dem EU-EHS können Unternehmen, für die der Zukauf von Emissionsrechten zur Erfüllung ihrer Pflichten im Schweizer Markt wirtschaftlich untragbar ist, ein Gesuch um Beurteilung als Härtefall einreichen.

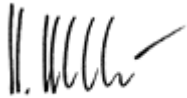
Wir begrüssen die Einführung dieser Härtefallklausel als Schritt in die richtige Richtung. Damit wird ermöglicht, dass die meisten am EHS beteiligten Schweizer Unternehmen, einer potenziell existenzgefährdenden Benachteiligung im internationalen Wettbewerb entgegentreten können. In besonderem Mass trifft dies auf die beiden Inlandraffinerien zu, die sich in einem harten europäischen und globalen Wettbewerb bewähren müssen.

Der vorgeschlagene neue Art. 55a bietet den Inlandraffinerien allerdings nach wie vor nicht die erhoffte und erforderliche Planungs- und Investitionssicherheit, und es bestehen Zweifel an seiner Praxistauglichkeit. Wir verweisen auf die Verbesserungsvorschläge, welche die Erdöl-Vereinigung (EV), eine Mitgliedorganisation von **strasseschweiz**, in diesem Zusammenhang vorbringt, und bitten darum, diese zu berücksichtigen.

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

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller