

auto-schweiz, Postfach 47, CH-3000 Bern 22

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Bundeshaus
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: energiestrategie@bfe.admin.ch

Bern, 8. Mai 2017 / FL / BNA

Umsetzung des ersten Massnahmenpaketes zur Energiestrategie 2050: Stellungnahme zur Vernehmlassung zu den Änderungen auf Verordnungsstufe

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung in oben genannter Sache und nehmen wie folgt Stellung. Wir fokussieren dabei auf die Totalrevision der Energieverordnung, respektive die neue Energieeffizienzverordnung, sowie auf die Teilrevision der CO₂-Verordnung, da diese Verordnungen unser zentrales Interessens- und Aufgabengebiet betreffen.

Zusammenfassung

Die Mitglieder der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure auto-schweiz sind bereit, ihren Beitrag zu einer weiteren Senkung des CO₂-Ausstosses in Europa auch nach 2020 zu leisten, so wie dies bereits heute der Fall ist. Dazu erwarten sie eine faire Umsetzung: Die EU-Vorschriften für neue Fahrzeuge sind für die Schweiz so zu übernehmen, dass sie für den Schweizer Fahrzeugmarkt gleich ambitioniert sind wie für die Fahrzeugmärkte in den einzelnen EU-Staaten. Der Vorschlag sogenannter Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») seitens des Bundesrates für die CO₂-Grenzwerte für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2020 ist daher grundsätzlich begrüssenswert.

Jedoch sind die vorgeschlagenen Lösungen den schweizerischen Verhältnissen nicht hinreichend angepasst, da sie das Erreichen der spezifischen Emissionsziele für den hiesigen Fahrzeugmarkt massiv schwieriger gestalten als für die Märkte in den EU-Ländern. Als Konsequenz würde ein substanzieller Fonds mit Sanktionszahlungen geäufnet, obwohl im Begleitbericht des Bundesamtes für Energie klar deklariert wird, dass dies nicht das Ziel sei.

Die vorgelegten Bestimmungen werden laut dem BFE-Grundlagenbericht in den Jahren 2020 bis 2023 zu **Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von ca. 130 Mio. CHF (Personenwagen) respektive 70 Mio. CHF (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper)** führen. Und diese Beträge gelten nur für die Annahme eines «Best case»-Szenarios, eine schlechtere Entwicklung und damit deutlich höhere Sanktionszahlungen sind ohne weiteres möglich. Dies bedeutet, dass das BFE für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu massiven Sanktionszahlungen führt, obwohl das BFE selber davon ausgeht, dass es in der EU zu keinen Bussen kommen wird. Dies widerspricht eklatant dem Ziel, die EU-Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umzusetzen.

Deshalb lehnt auto-schweiz die vorgeschlagene Regelung ab und schlägt angepasste Einführungsmodalitäten für Personenwagen (PW) und eine separate Regelung für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (leichte Nutzfahrzeuge, LNF) vor.

Letztere soll erst 2019 bei einer gesonderten CO₂-Verordnungsrevision festgelegt werden, nachdem das BFE die nötigen, jedoch im Begleitbericht fehlenden Grundlagen erarbeitet hat. Bis dahin muss für LNF zwingend das vom BFE aufgezeigte Szenario «Aufgeschobene Umsetzung» eingesetzt werden. Die vorgelegten Einführungsmodalitäten nehmen in keiner Weise Rücksicht auf die Differenzen zwischen PW- und LNF-Markt, denn sie analysieren keineswegs den Fahrzeugmarkt in den einzelnen EU-Ländern und sollen dennoch analog für beide Fahrzeugkategorien gelten.

Vorschlag Einführungsmodalitäten von auto-schweiz:

Jahr	Phasing-in			Supercredits (PW und LNF)	
	Bundesrat PW & LNF	auto-schweiz		Bundesrat	auto-schweiz
		PW	LNF		
2020	85%	75%	50%	2.00	2.00
2021	90%	80%	60%	1.67	2.00
2022	95%	85%	70%	1.33	2.00
2023	100%	90%	80%	1.00	1.67
2024	100%	95%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	100%	1.00	1.00

Allgemeine Bemerkungen

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss neuer Personenwagen (PW) in der Schweiz ist den vergangenen Jahren stark zurückgegangen. Allein von 2008 bis 2015 konnte dieser um rund 23 Prozent und damit um fast ein Viertel gesenkt werden (vgl. «Faktenblatt Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen 2015» des BFE). Der Etappenerfolg bei der Senkung der CO₂-Emissionen neuer PW in der Schweiz darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass dieser nur mit überproportionalem finanziellen Aufwand durch Marktsteuerungsmassnahmen seitens der Mitglieder von auto-schweiz möglich war. Dies führte und führt zu Unverständnis bei den meisten Fahrzeugherstellern, halten diese doch die geltenden Grenzwerte in der Europäischen Union (EU) ohne weitere Massnahmen ein und sind daher dort auch nicht bussepflichtig.

Die EU-Emissionsziele gelten nur für die EU als Ganzes, nicht für die einzelnen Länder. Südeuropäische Märkte mit kleineren Fahrzeugen gleichen jene Länder mit grösseren und schwereren Neuwagen aus. Der Schweizer Markt, insbesondere beeinflusst durch topographische (Allradantrieb) und Kaufkraft-Faktoren, ist eher mit den deutschen als den spanischen Verhältnissen zu vergleichen und liegt deshalb im oberen CO₂-Bereich. **Für die faire, gleich ambitionöse Umsetzung in der Schweiz sind deshalb auch die Unterschiede innerhalb der EU in Betracht zu ziehen und für die Schweiz die Umsetzung so festzulegen, wie wenn die Schweiz (betreffend Emissionsvorschriften) ein EU-Land wäre.**

CO₂ kennt keine Grenzen und die entsprechenden Bestimmungen sollten deshalb gesamteuropäisch angewendet werden. Durch die isolierte Schweizer Umsetzung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) ab 2020 sind diverse Einführungsmodalitäten nötig, um ein mit der EU identisches Anstrengungsniveau («equal level of ambition») zu erreichen. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz, seien es Privatpersonen im PW- oder KMU im LNF-Bereich, muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden. Deshalb sind aus der Sicht von auto-schweiz Anpassungen an den vom Bundesrat vorgelegten Bestimmungen zwingend nötig, die im Folgenden genauer erläutert werden.

Bemerkungen zur CO₂-Verordnung

Zu Art. 27 Abs. 2f.

auto-schweiz begrüsst, dass der Bundesrat Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») für die neuen Grenzwerte von 95 (Personenwagen) resp. 147g CO₂/km (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) vorsieht. Gleichzeitig halten wir die fehlende getrennte Betrachtung der beiden Fahrzeugkategorien in der Verordnung für falsch. Die Einführungsmodalitäten sollen so festgelegt werden, dass sie für den Schweizer Fahrzeugmarkt gleich ambitionös sind wie für die EU-Fahrzeugmärkte. Dazu braucht es eine Analyse des künftigen Verlaufs in den 27 EU-Ländern (ohne Grossbritannien). Diese sollte vom BFE vorgelegt werden. Die ersten EU-Länder werden – getrieben durch

massive staatliche Steueranreize und Subventionen – bereits 2017 den 95-g-Zielwert erreichen (z.B. Niederlande), andere Staaten aber erst 2024 oder 2025, je nach Fahrzeugmarkt und Ausmass der nationalen Steueranreize. Wie Analysen zeigen, wird auch die Schweiz den 95-g-Zielwert etwa 2025 erreichen können.

Im Gegensatz zu fast allen EU-Ländern, welche emissionsarme Fahrzeuge mit unterschiedlichen Massnahmen wie etwa Kaufprämien und Steuerrabatten fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht staatlich gefördert, wie dies etwa in Deutschland der Fall ist. Aus diesen Gründen gehen wir davon aus, dass die Elektrifizierung der Schweizer Fahrzeugflotte weniger schnell erfolgen wird als dies in den Annahmen des BFEs der Fall ist. Die Annahmen des BFE stellen ein blosses Zielszenario dar, sie wurden nicht aus einer Analyse der aktuellen Trends und Marktaussichten abgeleitet.

Vor dem Hintergrund der fehlenden Anschubfinanzierung für diese emissionsarmen Antriebstechnologien ist es äusserst fragwürdig, eine Regelung einzusetzen, deren Anwendung CO₂-Sanktionszahlungen seitens der Importeure – beim Zutreffen der optimistischen Annahmen – von rund 130 Mio. CHF in den Jahren 2020 bis 2023 auslösen könnte (vgl. Grundlagenbericht des BFE, S. 13). Die angenommenen Szenarien sind zu optimistisch, da der Bundesrat im Gegensatz zu den EU-Ländern keine auf die Emissionsvorschriften abgestimmte Massnahmen vorsieht (wie kohärente kantonale Motorfahrzeugsteuern, Ladeinfrastruktur-Förderung oder eine angepasste Neuwagen-Energieetikette). Jede leicht abweichende Entwicklung des Fahrzeugmarkts würde zu deutlich höheren Bussen führen.

Eine derartige Belastung der Schweizer Importeure bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitiöser wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9). Hohe Strafzahlungen würden zudem den sanktionsfreien Import ausländischer Fahrzeuge nach sechs Monaten stark begünstigen. So entgingen der Schweiz Einnahmen bei der Mehrwert- und der Automobilsteuer in Millionenhöhe, auch der CO₂-Ausstoss würde gesamthaft nicht reduziert werden.

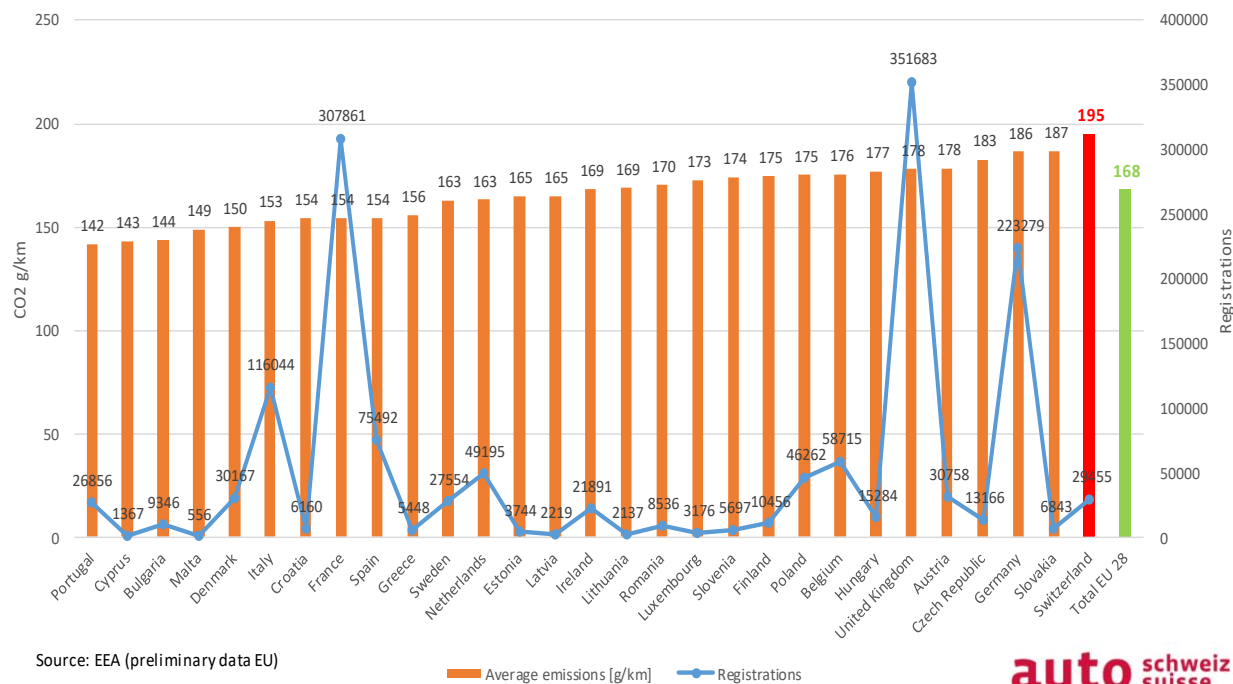
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir **folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten für PW** vorschlagen:

Jahr	Phasing-in		Supercredits	
	Bundesrat	auto-schweiz	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	75%	2.00	2.00
2021	90%	80%	1.67	2.00
2022	95%	85%	1.33	2.00
2023	100%	90%	1.00	1.67
2024	100%	95%	1.00	1.33
2025	100%	100%	1.00	1.00

In der Verordnung ist zudem der Hinweis aufzunehmen, dass der Bundesrat die Entwicklung am Fahrzeugmarkt laufend verfolgt und die Einführungsmodalitäten anpasst, falls sich abzeichnet, dass sie im Vergleich zu den EU-Ländern viel schärfer wären.

Bei den **Lieferwagen und den leichten Sattelschleppern** (leichte Nutzfahrzeuge LNF) ist die Ausgangslage noch wesentlich schwieriger. Das vorgeschlagene Phasing-in wird letztlich nicht ausreichen, um die Zielerreichung zu ermöglichen. In der Schweiz ist die Flottenzusammensetzung völlig anders geartet als in der EU. Dies wird zwar im Grundlagenbericht des BFE erwähnt, eine genaue Marktanalyse fehlt aber gänzlich, genauso wie ein Vergleich mit den in der EU in Verkehr gesetzten Fahrzeugen. Es ist davon auszugehen, dass in der EU – nach provisorischen Zahlen der European Environment Agency (EEA) – die LNF den eigentlich erst ab 2017 geltenden Grenzwert von 175g CO₂/km mit einem Durchschnitt von 168g bereits im 2015 deutlich unterschritten haben. Die Schweiz hingegen lag im gleichen Jahr nach einer Berechnung von auto-schweiz (nur typengenehmigte Fahrzeuge) bei einem Schnitt von 195g, wie die nachstehende Grafik zeigt. Für diese gilt anzumerken, dass die hohen Zulassungszahlen in bestimmten Ländern (z.B. Grossbritannien, Frankreich, Deutschland) aufgrund expliziter Förderung und/oder unterschiedlicher Fahrzeugdefinitionen (z.B. Kombi ohne Rückbank = Nutzfahrzeug) zustande kommen.

CO2 Emissions from vans 2015



Source: EEA (preliminary data EU)

auto schweiz suisse

Die Grafik zeigt, dass die Erreichung des geplanten Grenzwertes von 147g CO₂/km ab 2020 schon in der EU schwierig sein wird – mit den Schweizer Fahrzeugen ist eine Zielerreichung auch mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Einführungsmodalitäten schlicht nicht möglich. Wie auch der BFE-Grundlagenbericht festhält, liegt das durchschnittliche Fahrzeuggewicht hierzulande um rund 350 bis 400 kg höher als in der EU. Eine exakte Marktanalyse, die für die erstmalige Einführung eines Grenzwertes für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper zwingend nötig wäre, liefert der Bericht leider nicht. Ohne diese Analyse ist die Einführung ein Blindflug, der zu einer Verteuerung bestimmter Fahrzeuge um bis zu 15'000.- CHF führen könnte. Das ist sowohl für die Importeure als auch für ihre Kunden – hauptsächlich KMU – nicht zumutbar und würde, analog zu den PW, den sanktionsfreien Import ausländischer Fahrzeuge nach sechs Monaten stark begünstigen. So entgingen der Schweiz Einnahmen bei der Mehrwert- und der Automobilsteuer in Millionenhöhe, auch der CO₂-Ausstoss würde gesamthaft nicht reduziert werden.

Im PW-Bereich verfügt die Schweiz seit 2012 über Erfahrung mit den Emissionsvorschriften, z.B. wird jährlich durch das BFE ein Neuwagenbericht vorgelegt. Es ist festzustellen, dass die nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir verlangen deshalb, dass die LNF-Einführungsmodalitäten erst 2019 bei einer gesonderten CO₂-Verordnungsrevision festzulegen sind, nachdem das BFE die nötigen Grundlagen erarbeitet hat.**

Eventualiter fordern wir für LNF folgendes Phasing-in, das mit Variante 3 («Aufgeschobene Umsetzung») im BFE Grundlagenbericht (S. 17) vergleichbar ist:

Jahr	Phasing-in		Supercredits	
	Bundesrat	auto-schweiz	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	50%	2.00	2.00
2021	90%	60%	1.67	2.00
2022	95%	70%	1.33	2.00
2023	100%	80%	1.00	1.67
2024	100%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	1.00	1.00

Sollten bereits bei der vorliegenden CO₂-Verordnungsrevision auch die LNF-Einführungsmodalitäten festgeschrieben werden, ist in der Verordnung analog zu den PW der Hinweis aufzunehmen, dass der Bundesrat die Entwicklung am Fahrzeugmarkt laufend verfolgt und die Einführungsmodalitäten anpasst, falls sich abzeichnet, dass sie im Vergleich zu den EU-Ländern viel schärfer wären.

Zu Art. 29

Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.

Zu Art. 36 Abs. 3

Die Veröffentlichung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Importeur bzw. Emissionsgemeinschaft ist nicht zielführend, da die Werte von einzelnen Importeuren und Gemeinschaften nicht vergleichbar sind. So könnte in der Öffentlichkeit der falsche Eindruck entstehen, dass die Fahrzeugflotte einer einzelnen Marke über einen höheren durchschnittlichen CO₂-Ausstoss verfügt als eine andere Marke, welche sich einer Emissionsgemeinschaft angeschlossen hat. Dies führt zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. Um die Berechnungen nachvollziehen zu können, müssten auch die VIN-Nummern zur Verfügung gestellt werden.

Zu Anhang 4a

Die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften bedingt auch die Übernahme der dazugehörenden EU-Regeln zur Ermittlung der Bezugsmasse. In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe ist das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge (M_{t-2}) durch den in der EU geltenden Wert (M₀) zu ersetzen, und es ist der gleiche Bezugszeitraum (jeweils 3 Jahre, Anpassung alle 3 Jahre) wie in der EU zu verwenden. Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie die Bezugsmasse sind zwingend zu vermeiden, da sie unbeabsichtigte starke Auswirkungen haben können.

Zum bisherigen Art. 26 Mit Erdgas betriebene Personenwagen

Die bisher geltende Bestimmung über mit Erdgas betriebene Personenwagen soll laut Entwurf in Anlehnung an die Regelung der EU nicht weitergeführt werden. Heute kann das BFE die massgebenden CO₂-Emissionen für Personenwagen, die ganz oder teilweise mit Erdgas betrieben werden, um den Prozentsatz des anrechenbaren biogenen Anteils am Gasgemisch tiefer ansetzen. auto-schweiz spricht sich ausdrücklich für die Beibehaltung dieser Regelung aus, um dem emissionsarmen Erdgas-Antrieb weiterhin diese kostenneutrale Förderung zukommen zu lassen.

Bemerkungen zur Energieeffizienzverordnung (EnEV)

Grundsätzlich ist auto-schweiz immer noch der Meinung, dass die Einführung von absoluten Grenzwerten nach CO₂-Gesetz und CO₂-Verordnung die Energieetikette für Personenwagen eigentlich überflüssig macht und sie deshalb abgeschafft werden sollte. Sie führt zur Verwirrung, weil sie andere spezifische Zielwerte und andere Bezugsmassen verwendet als die EU-Emissionsvorschriften. Eventualiter sollte sie neu konzipiert und an die Emissionsvorschriften ausgerichtet werden.

Zu Art. 10 Abs. 1

Die Kennzeichnungspflicht wird nicht von allen Marktteilnehmern eingehalten. Kontrolliert werden aber bisher in erster Linie die offiziellen Markenvertreter. Insbesondere die gemäss Anhang 4, Ziffer 4 vorgeschriebene Kennzeichnung in der Werbung wird vielfach nicht eingehalten, von den Behörden aber kaum geahndet.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Argumente und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, unserer Hochachtung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor