

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

Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus  
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: [climate@bafu.admin.ch](mailto:climate@bafu.admin.ch)

Bern, 29. November 2016 / FL / BNA

### **Klimapolitik der Schweiz nach 2020: Stellungnahme zur Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung in oben genannter Sache und nehmen wie folgt Stellung. Wir fokussieren dabei auf die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und hier auf den 2. Abschnitt «Von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern», da dieser Teilbereich unserem zentralen Interessens- und Aufgabengebiet entspricht.

#### **Zusammenfassung**

Die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure auto-schweiz ist bereit, ihren Beitrag zu einer weiteren Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in Europa auch nach 2020 zu leisten, so wie dies bis heute der Fall ist. Der Etappenerfolg der Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass dieser nur durch überproportionalen finanziellen Aufwand seitens unserer Mitglieder möglich war. Dies führte und führt zu Unverständnis bei den meisten Fahrzeugherstellern, halten diese doch den Grenzwert in der Europäischen Union ein und sind daher dort nicht bussenpflichtig. Dies insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die Schweizer Neuwagenflotte gegenüber der fast 50-mal grösseren Neuwagenflotte der EU keinen Verdünnungsfaktor hat, ausgelöst insbesondere durch topographische (Allradantrieb) und Kaufkraftfaktoren.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die Idee, nach dem Verursacherprinzip höhere CO<sub>2</sub>-Werte mit einem Preisaufschlag zu versehen, nicht funktionieren kann. Fahrzeuge mit entsprechend höheren Emissionen würden vermehrt nach sechsmonatiger Haltezeit aus europäischen Ländern in die Schweiz importiert werden und wären so von Sanktionen befreit. Diese und ähnliche Marktverzerrungen wären die Folge einer einseitigen Übernahme der EU-Grenzwerte für neue Personen- und Lieferwagen, ganz zu schweigen von den zu erwartenden Mehrkosten für Schweizer Unternehmen, insbesondere KMU. Denn die hohen Sanktionen würden sich letztendlich in steigenden Fahrzeugpreisen widerspiegeln.

Um eine faire Umsetzung der CO<sub>2</sub>-Vorschriften für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper nach 2020 zu gewährleisten, schlägt auto-schweiz die folgenden Massnahmen vor:

- Bei den Vorschriften für Personenwagen darf es langfristig keinen Alleingang der Schweiz ohne Anrechnung der Emissionswerte an den EU-Durchschnitt geben. auto-schweiz fordert deshalb, dass sich die Schweiz mit der Implementierung der nächsten Stufe der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neue Personenwagen, die ab 2025 erfolgen dürfte, an den Durchschnittswert der Europäischen Union anrechnen lässt.

- Aus Sicht von auto-schweiz ist im vorliegenden Gesetzentwurf der jährliche stufenweise Anstieg des Flottenanteils eines Importeurs bei der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Durchschnitts («Phasing-in») als konkrete Massnahme zur Erleichterung des Erreichens des neuen Ziels aufzunehmen.
- Ebenso fehlt im Entwurf die Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit sehr tiefen CO<sub>2</sub>-Emissionen an die Neuwagenflotte («Super credits»), welche auch in der EU zwischen 2020 und 2023 vorgesehen sowie in der Energiestrategie 2050 enthalten ist.
- Die Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sind ersatzlos zu streichen, da sie ihre Lenkungswirkung verfehlen.
- Die Veröffentlichung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Importeur bzw. Emissionsgemeinschaft lehnt auto-schweiz als nicht zielführend ab, da die Werte von einzelnen Importeuren und Gemeinschaften nicht vergleichbar sind.

### **Allgemeine Bemerkungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz**

#### Zu Art. 10 Abs. 1:

Die Automobilhersteller haben in den vergangenen Jahren ihrem Willen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses eindrückliche Taten folgen lassen. Auch in der Schweiz ist deshalb der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Wert eines neuen Personenwagens zwischen 2008 und 2015 um über 21 Prozent und damit stärker als in der EU zurückgegangen – ein bemerkenswerter Beitrag zum Klimaschutz, der eines enormen finanziellen Efforts bedurfte.

Auch für die Zukunft und die Zeit nach 2020 ist auto-schweiz mit seinen Mitgliedern bereit, sich an der Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu beteiligen. Doch der Alleingang der Schweiz bei der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Flottendurchschnitts, der mit dem vorliegenden Entwurf des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zementiert wird, ist ein Irrweg. Die Klimakonferenz in Paris hat uns gelehrt, dass CO<sub>2</sub> keine Grenzen kennt. Deshalb ist es unabdingbar, dass die Schweiz bei der Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenwagen mit seinen europäischen Partnern kooperiert – so, wie es Norwegen und Island als nicht EU-Mitgliedsstaaten vormachen. Der vorherrschende Alleingang kostet die Schweizer Automobilwirtschaft durch marktbegleitende Massnahmen sehr viel Geld, bringt aber dem Klima keinerlei weitere Vorteile. auto-schweiz fordert deshalb, dass sich die Schweiz mit der Implementierung der nächsten Stufe der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neue Personenwagen, die ab 2025 erfolgen dürfte, an den Durchschnittswert der Europäischen Union anrechnen lässt.

#### Zu Art. 10 Abs. 2:

Auf die Einführung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ist zu verzichten. Grund ist die völlig unterschiedliche Flottenzusammensetzung in der Schweiz und in der EU. Nach provisorischen Daten der EU (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/vans-6#tab-european-data>) lagen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU im 2015 bei knapp 170 g/km. Das Leergewicht erreichte einen Schnitt von 1795 kg. In der Schweiz lagen diese Werte (nur Lieferwagen mit Typengenehmigung) bei 195 g/km und 1989 kg. Damit unterschreiten die leichten Nutzfahrzeuge in der EU den bis 2017 von 100 Prozent der Fahrzeuge zu erreichenden Grenzwert von 175 g/km bereits im 2015 deutlich. Auch die Einhaltung des ab 2020 geltenden Grenzwertes von 147 g/km scheint in der EU möglich zu sein. Mit der Schweizer Lieferwagenflotte wäre schon der aktuelle EU-Grenzwert ein Problem.

Wie schon in unserer Stellungnahme zur Energiestrategie 2050 ausführlich dargelegt, halten wir die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Zielwertes für leichte Nutzfahrzeuge aus den oben genannten Gründen für eine Umverteilungsaktion ohne grossen Nutzen, da wegen fehlender Alternativen bei der Fahrzeugbeschaffung keine Lenkungswirkung entstehen kann. Die Grösse des Fahrzeuges und damit sein Gewicht sind in der Regel durch den geplanten Einsatz gegeben. Besonders Lieferwagen sind durch die Regelungen der LSWA beliebte Transportfahrzeuge, soweit ihr Einsatz im konkreten Fall möglich und sinnvoll erscheint. Effiziente Dieselmotoren sind bereits Standard und Alternativantriebe sind kaum im Angebot. Aus Gewichtsgründen – Batterien und Gasanlagen gehen auf Kosten der Nutzlast – ist hier auch nicht mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen. Hohe CO<sub>2</sub>-Sanktionen würden lediglich dazu führen, dass diese sich in steigenden Fahrzeugpreisen widerspiegeln. Dies würde den sanktionsfreien Import dieser Fahrzeuge nach sechs Monaten Einlösung im Ausland noch interessanter machen, wovon sowohl die Schweiz als auch das Klima nicht profitieren würden.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Definitionen der entsprechend betroffenen Fahrzeuge zwischen der Schweiz und der EU nicht kongruent sind. Die Übernahme des CO<sub>2</sub>-Zielwerts der EU durch die Schweiz würde eigentlich eine identische technische Definition der Fahrzeugkategorie(n) bedingen, welche von den einzuführenden Emissionsvorschriften betroffen sein soll(en). Dies ist leider nicht der Fall, da die in der EU geführte Kategorie «leichte Nutzfahrzeuge» in der Schweiz nicht existiert. Nun werden auch künftig keine Lieferwagen speziell für unser Land gebaut werden, weshalb eine exakte Definition der betroffenen Fahrzeuge in der Schweiz umso wichtiger wäre.

Im Rahmen einer Bachelor-Thesis, welche durch auto-schweiz unterstützt wurde, verglich der Autor die Definitionen des «leichten Nutzfahrzeugs» der EU und der Schweiz. Die hierbei zu Tage getretenen Kategorisierungsschwierigkeiten der unterschiedlichen Systeme haben uns in unseren Befürchtungen bestärkt, dass es bei der Einführung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für diese Fahrzeuge zu grösseren Schwierigkeiten kommen könnte. Zudem ist unseres Wissens nach die Datenerhebung im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge innerhalb der EU ein komplexes und nicht vollständig gelöstes Thema. Sebastian Dickenmann als Fachspezialist für Mobilität des BFE hat in seinem Interview im Rahmen der Bachelor-Thesis bestätigt, dass «die Datenlage bei den leichten Nutzfahrzeugen [...] allgemein eine Herausforderung» ist. Wir dürfen also annehmen, dass dies in der Schweiz ähnlich ist. Das Bundesamt für Energie wurde bereits schriftlich auf diesen Umstand aufmerksam gemacht.

Zu Art. 11 Abs. 1-3:

auto-schweiz ist der Meinung, dass auf verpflichtende Zwischenziele verzichtet werden sollte und die Erleichterungen im CO<sub>2</sub>-Gesetz näher definiert werden müssen. Deshalb ist Abs. 1 ersatzlos zu streichen und bei Abs. 2 folgender Satz zu ergänzen:

«Hierbei zieht der Bundesrat vor allem den jährlichen stufenweisen Anstieg des Flottenanteils eines Importeurs bei der Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Betracht («Phasing-in»).

Eine von auto-schweiz bei einem externen Fachbüro in Auftrag gegebene Studie zeigt, dass die Schweiz, je nach Entwicklungsszenario für die Elektromobilität, den Grenzwert von 95g CO<sub>2</sub>/km für Personenwagen erst 2024 respektive 2025 erreichen wird. Um die Schweizer Automobilwirtschaft nicht über Gebühr zu belasten und ein ausgeglichenes Vorgehen mit der EU zu erreichen, schlagen wir dem Bundesrat folgende Regelung für ein «Phasing-in» und die Anrechnung von Fahrzeugen mit sehr tiefem CO<sub>2</sub>-Ausstoss («Super credits»; vgl. Anmerkungen zu Art. 14) für die Jahre 2020 bis 2025 vor:

Jahr	Vorschlag auto-schweiz	
	Phasing-in <sup>1</sup>	Super credits <sup>2</sup>
2020	75%	2.00
2021	80%	2.00
2022	85%	2.00
2023	90%	1.67
2024	95%	1.33
2025	100%	1.00

Tabelle 1: Vorschlag von auto-schweiz für eine EU-konforme Einführung des neuen Grenzwerts von 95g CO<sub>2</sub>/km für Personenwagen ab 2020

<sup>1</sup> Effizientester Anteil der Flotte eines Importeurs bzw. einer Emissionsgemeinschaft, der zur Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen wird.

<sup>2</sup> Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit sehr tiefem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 50 g/km oder weniger bei der Berechnung des durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstosses eines Importeurs bzw. einer Emissionsgemeinschaft.

#### Zu Art. 13:

In den vergangenen Jahren hat die technische Forschung eine Methode aufgezeigt, bei welcher synthetische Treibstoffe hergestellt werden können, die kein fossiles CO<sub>2</sub> emittieren. Diese synthetischen Treibstoffe werden mittels überschüssigem erneuerbarem Strom aus in der Luft befindlichem CO<sub>2</sub> und Wasser hergestellt. Da das CO<sub>2</sub> direkt aus der Atmosphäre gewonnen wird, entsteht ein geschlossener Kreislauf und es wird bei der anschliessenden Verbrennung im Fahrzeugmotor kein zusätzliches CO<sub>2</sub> emittiert. Ausserdem werden keine fossilen Energieträger benötigt, sofern der Strom aus erneuerbaren Quellen stammt.

Diesen Treibstoffen wird eine grosse Bedeutung für die Umsetzung des Pariser Abkommens beigemessen. Die Technologie ist zwar noch nicht ausgereift, Technologien entwickeln sich jedoch, wenn ein Markt gegeben ist. Dieser Markt ist mit dem Mobilitätssektor vorhanden, sofern die regulatorischen Hürden abgebaut werden, die einer wirtschaftlichen Produktion aktuell noch im Weg stehen. Eine Modifikation der Emissionsgrenzwerte für neue Personenwagen ermöglicht es nun, den Markt so zu öffnen, dass sich diese Schlüsseltechnologie optimal entwickeln kann.

Zu diesem Zweck ist im Gesetz folgender Passus (Abs. 2 lit. c) neu aufzunehmen:

«allfällige Kompensationen durch synthetische Treibstoffe, die mit erneuerbarem Strom hergestellt wurden.»

#### Zu Art. 14:

Unverständlicher Weise wurde der bisherige Absatz zur Anrechnung von Personenwagen mit sehr tiefen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Berechnung nach Abs. 1 aus dem Gesetzentwurf entfernt. auto-schweiz fordert die Beibehaltung der bisherigen Regelung nach Art. 12 Abs. 4 der heutigen Gesetzgebung, wie sie auch in der vom Parlament am 30. September 2016 verabschiedeten Version der Energiestrategie 2050 enthalten ist (vgl. dort Art. 12, Abs. 3). Unerklärlicher Weise fehlt dieser Absatz in der Vergleichstabelle zwischen der Energiestrategie 2050 und dem vorliegenden Gesetzestext, obwohl während der parlamentarischen Beratung bereits nach der Herbstsession 2015 feststand, dass dieser Artikel wiederaufgenommen werden würde. Bei der konkreten Ausgestaltung der «Super credits» schlagen wir dem Bundesrat ein Vorgehen nach Tab. 1 (vgl. S. 3) vor.

#### Zu Art. 15

auto-schweiz beantragt die Streichung von Art. 15 Abs. 7. Die Veröffentlichung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoss verfügt als eine andere Marke, welche sich einer Emissionsgemeinschaft angeschlossen hat. Dies führt zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen.

### **Anträge zu einzelnen Artikeln**

#### Artikel 10

Absatz 2 ist ersatzlos zu streichen.

#### Artikel 11

Absatz 1 ist ersatzlos zu streichen.

Absatz 2 ist mit folgendem Satz zu ergänzen:

«Hierbei zieht der Bundesrat vor allem den jährlichen stufenweisen Anstieg des Flottenanteils eines Importeurs bei der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Durchschnitts in Betracht («Phasing-in»).»

#### Artikel 13

Es ist ein neuer Absatz 2 (lit. c.) mit folgendem Text einzufügen:

«allfällige Kompensationen durch synthetische Treibstoffe, die mit erneuerbarem Strom hergestellt wurden.»

Artikel 14

Der Absatz zur besonderen Berücksichtigung von Fahrzeugen mit sehr tiefen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Berechnung der durchschnittlichen Flottenwerte («Super credits») ist aus der aktuellen Gesetzgebung (Art. 12 Abs. 4) bzw. aus der Energiestrategie 2050 (Art. 12 Abs. 3) zu übernehmen.

Artikel 15

Absatz 7 ist ersatzlos zu streichen.

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

Freundliche Grüsse  
auto-schweiz



**François Launaz**  
Präsident



**Andreas Burgener**  
Direktor

Beilage: Fragebogen