

Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitik
Postfach
3003 Bern

Bern, 29. Juni 2009 // UW/clb

G:\BV\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\2009\Revision CO2-Gesetz, Emissionen Neuwagen_29.06.09\Anhörung CO2-Gesetz_AGVS.doc

Anhörung zur Revision des CO₂-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen (Erfüllung der Motion 07.3004) Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverbandes der Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, der seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein vertritt, dankt für die Gelegenheit, im Rahmen der eingangs erwähnten Anhörung Stellung nehmen zu können und äussert sich wie folgt:

Der AGVS fordert eine Fristerstreckung und lehnt den vorliegenden Entwurf über die Teilrevision des CO₂-Gesetzes ab

Der AGVS ist im Grundsatz nicht dagegen, dass sich die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen künftig an den Vorschriften der EU orientieren. Den in die Anhörung geschickten Plänen des UVEK und insbesondere den darin genannten Zeitvorgaben können wir jedoch in dieser Form nicht zustimmen, weil es mehrere Gründe dafür gibt, welche wir nachfolgend aufzuführen, dass die Schweiz als Sonderfall betrachtet werden muss. Der AGVS lehnt den vorliegenden Entwurf über die Teilrevision des CO₂-Gesetzes deshalb ab, verlangt eine Fristerstreckung zur Erreichung der von der EU vorgeschlagenen Richtlinien und schlägt dem UVEK vor, eine Arbeitsgruppe zu bilden um einen Weg für eine schweizerische Lösung zu finden.

Sonderfall Schweiz

Die erwähnten Gründe, welche gegen eine Übernahme der EU-Regelung im Wortlaut sprechen, sind folgende:

1. Die Schweiz kann nicht von der „Schützenhilfe“ durch Länder mit geringerem CO₂-Ausstoss profitieren. Im Alleingang ist es jedoch für die Schweiz nicht möglich die Zielwerte in der vorgegebenen Zeit zu erreichen.

Bei den von der EU vorgeschriebenen 130 Gramm CO₂ pro km per 2015 handelt es sich um einen Durchschnittswert aller EU-Länder. Das bedeutet, dass nicht jedes einzelne EU-Land diesen Wert erreichen muss.

Stattdessen kommt eine Mischrechnung zum Tragen, bei der der CO₂-Ausstoss stärker motorisierter Länder (wie Schweden, Finnland oder Deutschland) durch denjenigen von CO₂-verbrauchstieferen Ländern (z.B. Portugal, Italien, Frankreich) kompensiert wird. So wird Deutschland mit einem mittleren CO₂-Ausstoss von momentan rund 165 g CO₂/km für sich allein im Jahre 2015 die vorgegebenen 130 g CO₂/km nicht erreichen müssen. Unsere nördlichen Nachbarn können auf die Hilfe von Ländern zählen, die aus faktischen Gründen einen anderen, verbrauchstieferen Modellmix haben.

Die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied kann von derartigen Synergien nicht profitieren und stünde damit – zumal unser Land einer der höchsten CO₂-Ausgangswerte aufweist – vor einer faktisch unlösbaren Aufgabe.

Für den AGVS ist es nicht nachvollziehbar, weshalb das UVEK diese fundamentale Abweichung von der Situation innerhalb der EU so offenkundig vernachlässigt hat. Ein Blick auf die CO₂-Emissionen der einzelnen EU-Länder zeigt, dass der Schweiz allein aufgrund dieser statistischen Gegebenheit eine zusätzliche Frist von drei Jahren eingeräumt werden müsste, um – im Alleingang - auf die geforderten 130 g CO₂/km zu kommen.

2. Die Schweiz hat punkto CO₂-Emissionen einen höheren Ausgangswert (183 g CO₂/km im Jahre 2007) als alle übrigen Staaten Europas. Die Ursachen für diesen höheren Wert sind der niedrigere Anteil an Dieselfahrzeugen, die gebirgige Topographie sowie der im Vergleich zu anderen Ländern unterschiedliche Fahrzeugpark. Die Schweiz verfügt somit über völlig andere Rahmenbedingungen als die EU, was es bei der Einführung von Massnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen zu berücksichtigen gilt

a) Dieselanteil. In der Schweiz liegt der Dieselanteil bei den Neuzulassungen aktuell bei knapp über 30 %, in der EU dagegen bei 54 %. Dieser im Vergleich zur EU geringe Anteil an Dieselfahrzeugen ist auf fiskalpolitische Gründe zurückzuführen, liegt doch der Dieselpreis im langjährigen Jahresdurchschnitt 15 bis 20 Rappen über demjenigen von Benzin, was die Anschaffung eines (teureren) Dieselaautos unattraktiv macht.

Wir sind der Ansicht, dass die Schweizer Autofahrer, die durch einen staatlich hochgehaltenen Dieselpreis (Stichwort: Verteuerung der Gütertransporte auf der Strasse zugunsten der Schiene) dazu neigen ein Benzinfahrzeug zu erwerben, für ihr marktgerechtes Verhalten nicht noch zusätzlich bestraft werden dürfen.

b) Topographie. Die über weite Teile gebirgige oder zumindest sehr hügelige Topographie unseres Landes hat zur Folge, dass der Anteil an vierradangetriebenen Autos mit 26 % wesentlich höher ist als im EU-Durchschnitt (ca. 9 %). Je nach Technik wiegt ein Fahrzeug mit Allradantrieb im Vergleich zu einem sonst baugleichen Zweiradantrieb im Mittel rund 100 kg mehr, was einen Mehrverbrauch von 0,4 bis 0,5 L/100 km bewirkt. Weil viele 4x4-Autos bauartbedingt (z.B. SUV) auch sonst schwerer sind als front- bzw. hinterradangetriebene Limousinen und Kombis, ergibt sich für die Gesamtflotte ein Mehrverbrauch von rund 0,2 L/100 km.

In diesem Zusammenhang wird vor allem immer wieder angeführt, der 4x4-Anteil in der Schweiz sei selbst unter Berücksichtigung der Topographie zu hoch, und als Beispiel wird jeweils auf die vielen SUVs hingewiesen, die in Städten anzutreffen sind. Es mag sein, dass nicht jeder SUV-Besitzer die Traktionsvorteile seines Autos regelmässig benötigt, aber allein schon das Bewusstsein, jederzeit problemlos mobil zu sein – z.B. bei Schneefall im Flachland oder bei Fahrten ins hügelige Hinterland, vor allem aber in Alpenregionen

(von einem allfälligen Schneekettenobligatorium sind allradbetriebene Fahrzeuge meistens ausgenommen) – kann den Kaufentscheid entsprechend beeinflussen.

Selbst wenn man von angenommenen rund 5 % „unnötigen“ 4x4 ausgeht, bleibt ein im Vergleich zur EU klar überdurchschnittlicher, berechtigter Anteil an vierradgetriebenen Fahrzeugen.

c) Fahrzeugpark. Auch beim Fahrzeugpark gibt es ein deutliches „Nord-Süd-Gefälle“. Dieses ist im Wesentlichen kaufkraftbedingt und hat nichts mit der Verkennung der Notwendigkeit zu tun, mit fossiler Energie sparsam umzugehen bzw. den CO₂-Ausstoss zu senken. In einem Land wie der Schweiz, aber auch in Deutschland, werden traditionell stärkere und komfortabler ausgerüstete Autos gekauft als beispielsweise in Spanien oder Italien (Länder übrigens, die auch gleichzeitig Produzentenländer von meist kleineren Autos sind). Das wirkt sich naturgemäss auf den Verbrauch aus. Dieses Nord-Süd-Gefälle dürfte allerdings in Zukunft kleiner werden, ist doch auch in den sogenannten „wohlhabenden“ Ländern - notabene ohne staatliche Eingriffe, allein aufgrund des gestiegenen Umweltbewusstseins der Bevölkerung - eine zunehmende Segmentverschiebung in Richtung kleinere und energieeffizientere Fahrzeugkategorien festzustellen.

3. Anderer Zeithorizont

In der EU sind die Modalitäten zur Erreichung der anvisierten CO₂-Zielwerte bereits verabschiedet. Im Jahre 2012 müssen 65 % der gesamten Fahrzeugflotte den Wert von 130 g CO₂/km erreichen, 2015 müssen es 100 % sein. In der Schweiz dagegen befinden wir uns mit der Anhörung zum UVEK-Vorschlag erst im Anfangsstadium des politischen Prozesses. Der Vorschlag wird noch das Parlament beschäftigen und untersteht ausserdem dem fakultativen Referendum. Letztlich wird sich wohl auch das Volk dazu äussern können. Im Vergleich zur EU sind wir somit um zwei Jahre im Rückstand. Deshalb ist es unumgänglich, die Frist für die Erreichung der CO₂-Ziele um weitere zwei Jahre hinauszuschieben. Zusammen mit der oben erwähnten isolierten Position der Schweiz, welche drei Jahre Erstreckung erfordert, ergibt dies eine Fristverlängerung von insgesamt mindestens fünf Jahren.

Inakzeptable Sanktionen, Fahrzeuggewichtskorrektur und Vorgehensweise

Die vom UVEK vorgeschlagene Höhe der finanziellen Abgeltung pro über dem Richtwert liegendes Gramm CO₂ ist für den AGVS inakzeptabel. Das UVEK sieht Sanktionen vor, die rund doppelt so hoch (!) sind wie in der EU.

In der EU ist das für die Berechnung des Zielwertes massgebende Gewicht für die Jahre 2012 bis 2015 im Voraus auf 1372 kg festgelegt. In der Schweiz soll jeweils das Gewicht des Vorjahres in die Berechnungsformel eingefügt werden. Da in der Schweiz das Durchschnittsgewicht deutlich höher ist als in der EU (2008 = 1473 kg), führt das zu einer massiven Verschärfung der Zielwerte für die Schweizer Importeure.

Zudem ist der AGVS auch gegen die vorgeschlagene Vorgehensweise, die Anrechnungen der Ökoinnovationen der Automobilhersteller und die besondere Berücksichtigung von Personenwagen mit besonders niedrigen CO₂-Emissionen auf Verordnungsstufe zu regeln.

Forderungen des AGVS

Auf Grund der oben erwähnten Besonderheiten des schweizerischen Marktes stellen wir folgende Forderungen:

- **Das UVEK soll den vorliegenden Entwurf über die Teilrevision des CO₂-Gesetzes zurückziehen und mit dem AGVS und interessierten Automobilverbänden eine Arbeitsgruppe zur Ausgestaltung des Vorgehens zur Senkung der CO₂-Emissionen bei Personenwagen bilden (keine Übernahme der EU-Vorschriften).**
- **Der CO₂-Zielwert 130 g CO₂/km soll im Gegensatz zu den Zeitvorgaben der EU um mindestens 5 Jahre verzögert (d.h. frühestens 2020) eingeführt werden. Eine verzögerte Einführung rechtfertigt sich durch den höheren schweizerischen CO₂-Ausgangswert, die isolierte Position der Schweiz, welche eine Kompensation durch Länder mit niedrigem CO₂-Ausstoss verunmöglicht und durch die zeitliche Verzögerung des in Krafttretens des Gesetzes (EU seit 8.6.2009 in Kraft, Schweiz Abschluss der Anhörung am 29.6.2009).**
- **In der zu bildenden Arbeitsgruppe soll nach einer tragfähigen Lösung gesucht werden, wie das Ziel der vereinbarten CO₂-Emissionsreduktion erreicht werden kann.**
- **Der AGVS befürchtet, dass das vorgeschlagene Sanktionssystem eine erhebliche Marktverzerrung beim bestehenden Fahrzeugpark verbunden mit Wertverlusten für Garagen und Konsumenten auslösen wird. Dies wäre in der momentan angespannten Wettbewerbssituation eine zusätzliche Belastung für das Autogewerbe, weshalb es besonders wichtig ist die Übergangsfristen grosszügig auszugestalten.**

Die Antworten auf die Fragen an die Anhörungsteilnehmer befinden sich im Anhang.

Der AGVS als direkt betroffener Interessenverband wird sich dafür einsetzen, dass seine Einwände und Forderungen Beachtung finden. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli
Zentralpräsident



Gregor Bucher
Mitglied der Geschäftsleitung

Beantwortung der Fragen an die Anhörungsteilnehmer

1. Zielwert für die Absenkung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenwagen Wie beurteilen Sie den Zielwert von 130 g CO₂/km?

Antwort: Der CO₂-Zielwert 130 g CO₂/km soll im Gegensatz zu den Zeitvorgaben der EU um mindestens 5 Jahre verzögert (d.h. frühestens 2020) eingeführt werden.

2. Höhe der Sanktion

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

Antwort: Die vorgeschlagene Höhe der Sanktionen ist für den AGVS inakzeptabel. Ist in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.

3. Vollzugsmodell

Wie beurteilen Sie das Vollzugsmodell insgesamt?

Antwort: Das vorgeschlagene Vollzugsmodell ist für den AGVS inakzeptabel. Ist in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.

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

Antwort: Wir sind der Meinung, dass eine Immatrikulation nur dann möglich sein soll, wenn ein Nachweis über die CO₂-Emissionen vorliegt. Die Form des Nachweises ist auf dem Verordnungsweg zu regeln. Die Abgabe müsste bei der Immatrikulation entrichtet werden.

4. Verwendung des Ertrags aus der Sanktion

Wie beurteilen Sie diesen Vorschlag?

Antwort: Ist in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.

5. Alternative Treibstoffe und Antriebssysteme

Sollen über das vorgeschlagene Modell auch alternative Treibstoffe und Antriebe gefördert werden?

Antwort: Ja

Sollen die Bestimmungen der EU auf die Schweiz übertragen werden?

Antwort: Ja

6. Alternatives Zertifikatmodell

Wie beurteilen Sie das Zertifikatmodell, wie es im Bericht skizziert ist, im Vergleich zum vorgeschlagenen Sanktionsmodell?

Antwort: Das Zertifikatmodell wurde schon in den Vorgesprächen zu dieser Anhörung diskutiert und von den meisten Beteiligten als ungeeignet beurteilt. Ein Zertifikatmodell ist kompliziert, aufwändig und läuft zudem unserer Meinung nach auf eine Marktbeschränkung hinaus. Deshalb lehnen wir es ab.