

Frau Bundespräsidentin  
Simonetta Sommaruga

Eingabe per Email an: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Bern, 18. August 2020 // os

## **Stellungnahme zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung)**

### **Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 haben Sie uns eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung) Stellung zu nehmen. Für die damit eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen des vorgenannten Verfahrens Stellung nehmen zu dürfen, möchte sich der AGVS in aller Form bedanken.

Der AGVS und seine Mitglieder sind nicht von allen Änderungen gleich stark bzw. überhaupt betroffen. Unsere Stellungnahme fokussiert sich deshalb auf die für das Autogewerbe bzw. die Mobilität relevantesten Punkte. Im Sinne einer einfachen Übersicht erfolgen unsere Kommentare anhand der jeweiligen Artikel der Verordnung.

#### **a) CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge (Art. 2, 17, 24, 25, 26, 28, 29)**

Generell begrüßen wir die vorgeschlagenen Anpassungen im Sinne eines möglichst verzerrungsfreien Übergangs zu den WLTP-Werten. Positiv hervorzuheben sind die vorgeschlagenen WLTP-Korrelationswerte von 118 bzw. 186 g CO<sub>2</sub>/km anstelle der alten NEFZ-Werte 95 bzw. 147 g CO<sub>2</sub>/km für PW bzw. leichte NFZ.

Ebenso ist es uns ein Anliegen, dass für die verschiedenen Marktakteure (Importeure) faire Rahmenbedingungen gelten, was mit den im Bericht auf den Seiten 9 und 10 skizzierten und sinnvollen Massnahmen zu Artikel 17 gegen missbräuchliche Geschäftspraktiken unterstrichen wird.

Die im Rahmen der Motion Bourgeois vorgesehenen Änderungen zur Kompensation des Zusatz-Gewichts emissionsfreier Antriebe bei leichten Nutzfahrzeugen in Form der Erhöhung des Gesamtgewichts von 3,5 auf 4,25 Tonnen unterstützen wir.

Einen «Schönheitsfehler» weist diese Erleichterung jedoch auf: sie gilt nur für reine E-Fahrzeuge und solche mit Brennstoffzellen, da der Begriff «emissionsfrei» so ausgelegt wird, dass im Betrieb garantiert keine CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen, was bei Plug-In-Hybrid oder CNG-Fahrzeugen nicht ohne Weiteres gewährleistet werden kann. Dennoch würden wir es sehr begrüßen und als ein positives Signal in Richtung der Nutzfahrzeugbranche verstehen, wenn auch für Plug-In-Hybride und mit Biogas betriebene leichte Nutzfahrzeuge, die aufgrund der aufwendigeren umweltfreundlichen Technologie ja auch unter Gewichts- und Volumeneinschränkungen leiden, die Möglichkeit bestünde, das Mehrgewicht des alternativen Antriebs zu kompensieren.

Als Hinweis aus der Praxis möchten wir dazu anregen, die Umsetzung von Artikel 24 hinsichtlich die Zulassung von Fahrzeugen mit Mehrstufen-Genehmigung so zu gestalten, dass dies mit verhältnismässigem Aufwand erfolgen kann. Die oft in der Schweiz ansässigen mittelständischen Fahrzeugaufbauer bzw. -händler sind darauf angewiesen, dass sie ihren Kunden bereits vor der Realisation des Aufbaus konkrete Angaben zu Verbrauchs- und allfälligen Sanktionswerten machen können.

Anhang 4a, Ziff. 1.2 sollte unserer Meinung nach korrigiert werden, da die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften durch die Schweiz auch die Übernahme der dazugehörigen EU-Regeln zur Ermittlung der Bezugsmasse bedingt. In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe ist deshalb das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) zu ersetzen. Schweizerische Alleingänge bei technischen Fragen wie der Bezugsmasse, insbesondere bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, sind zwingend zu vermeiden, da sie die Zielvorgabe in der Schweiz um rund 16 Prozent gegenüber der EU verschärfen. Sinn und Zweck der Regulierung sollte aber eine Zielerreichung mit vergleichbaren Anstrengungen wie in der EU sein, was mit der geltenden Formel nicht gegeben ist. Hinzu kommt, dass in der EU teilweise kleine und leichte Modelle unter bestimmten Umständen als Nutzfahrzeuge angeboten und immatrikuliert werden dürfen. Diese Option besteht in der Schweiz nicht, was einen stark erhöhenden Einfluss auf das Durchschnittsgewicht von hiesigen N1-Flotten hat.

Abschliessend zum Thema der Emissionsvorschriften für Neuwagen möchten wir ausdrücklich darauf hinweisen, dass wir die offengehaltene Option einer späteren Absenkung der nun festgelegten absoluten WLTP-Ziele entschieden ablehnen. Die Regeln müssen lange genug vorher klar sein, um Investitions- und Planungssicherheit für Hersteller, Importeure, Händler und letztlich auch Fahrzeugkäufer – insbesondere im Flottenbereich - zu schaffen.

## **b) Kompensationssatz (Art. 89 Bst. e)**

Laut Verordnungsentwurf müssen diejenigen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der energetischen Nutzung der im betreffenden Jahr in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe entstehen, mit einem Kompensationssatz von 12 Prozent für das Jahr 2021 kompensiert werden.

Die Erhöhung des Kompensationssatzes lag im Durchschnitt über die Verpflichtungsperiode 2013 bis 2020 bei lediglich 1.25% pro Jahr. Eine Erhöhung um 2% für das Jahr 2021 erscheint alleine deshalb schon unverhältnismässig. Hinzu kommt, dass die wirtschaftlich angespannte Situation ein denkbar schlechtes Umfeld für eine indirekte Preiserhöhung bei den Treibstoffen darstellt.

### **c) Ausschliessliche Anrechnung von 2021 erzielten Emissionsverminderungen (Art. 91)**

Für die Erfüllung der Kompensationspflichten der Jahre 2020 und 2021 sollen gemäss Entwurf ausschliesslich Emissionsverminderungen angerechnet werden, die im jeweiligen Jahr erzielt wurden.

Der erläuternde Bericht liefert keine ausreichende Begründung, weshalb die Kompensationspflicht für das Jahr 2021 vollständig mit Emissionsverminderungen erfüllt werden muss, die im Jahr 2021 erzielt werden. Er hält lediglich fest, das Vorgehen sei analog zum Jahr 2020. Im Jahr 2020 gilt diese Regelung, welche eine einschneidende Verschärfung gegenüber den Jahren 2013 bis 2019 darstellt, allerdings aus einem spezifischen Grund, der für das Jahr 2021 nicht gegeben ist: Das nationale CO<sub>2</sub>-Gesetz kennt nur ein Zieljahr, das Jahr 2020, während sich die internationale Verpflichtung unter dem Kyoto-Protokoll auf die Zielperiode 2013 bis 2020 bezieht. Entscheidend ist mithin national die Emissionsbilanz des Jahres 2020, international die Emissionsbilanz der Periode 2013 bis 2020. Ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen ist auf nationaler Stufe im Jahr 2020, anders als in den Vorjahren, nicht möglich.

In der 2021 unter dem Pariser Übereinkommen einsetzenden Verpflichtungsperiode, welche bis 2030 andauert, hat die Schweiz international diesmal zwei Emissionsziele abgegeben, ein Periodenziel für die Jahre 2021 bis 2030 sowie ein Ziel für das Jahr 2030 allein. In den Jahren 2021 bis 2029 sollte somit gleich wie in den Jahren 2013 bis 2019 ein Vor- oder Nachholen von Emissionsverminderungen möglich sein.

Dass nun 2021 in Folge der Verzögerungen beim Gesetzgebungsprozess als singuläres Zieljahr erscheint, erscheint uns nicht korrekt zu sein. Bei regulärem Inkrafttreten des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes auf Beginn der neuen Periode am 1. Januar 2021 wäre das Jahr 2021 ohne weiteres als Bestandteil der hinsichtlich des zeitlichen Anfalls von Emissionsverminderungen flexiblen Periode 2021 bis 2029 betrachtet worden. Sachlich besteht demnach keinerlei Notwendigkeit, das Jahr 2021 in Bezug auf die Anrechenbarkeit von Emissionsverminderungen zur Erfüllung der Kompensationspflicht dem Jahr 2020 gleichzusetzen.

### **d) Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 ins Jahr 2021**

Bei der Behandlung der Pa. Iv. Burkart wurde leider vergessen, eine Übergangsbestimmung zu schaffen, welche die Übertragung der in der Periode 2013 bis 2020 ausgestellten, aber nicht verwendeten Bescheinigungen ins Jahr 2021 regelt. Im Rahmen der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2020 (Art. 57 Abs. 3) ist deren Übertragung in die Jahre 2021 bis 2025 hingegen gewährleistet, was zu keinem Zeitpunkt der bisherigen Debatte umstritten war.

Da aber die Übergangsbestimmungen des geltenden CO<sub>2</sub>-Gesetzes die Übertragung von Bescheinigungen nicht behandeln, weil diese vor 2013 noch gar nicht existierten, fiel dies nun gewissermassen zwischen Stuhl und Bank. Der Bundesrat könnte das auf Verordnungsstufe korrigieren, ohne damit dem Willen des Parlaments zuwiderzuhandeln.

Dieser und der vorhergehende Punkt gehen dabei Hand in Hand: Nur, wenn die überschüssigen Bescheinigungen der Periode 2013 bis 2020 im Jahr 2021 verwendet werden können, sind de facto im Jahr 2021 andere als im Jahr 2021 erzielte Emissionsvermindierungen anrechenbar.

### **e) Unzulässigkeit selbst durchgeführter Projekte (Art. 90 und 91)**

Die für die Stiftung KLIK wichtige Möglichkeit, der Kompensationspflicht mit selbst durchgeführten Projekten nachzukommen, soll gemäss Verordnungsentwurf aufgehoben werden. Im erläuternden Bericht auf Seite 19 wird als Begründung die fehlende Zusätzlichkeit nach 2020 aufgeführt. Damit werden dem Kompensationsinstrument im Jahr 2021 wichtige Emissionsvermindierungen entzogen.

Da die Zusätzlichkeit der betroffenen Projekte jeweils bei jeder Monitoringperiode akribisch geprüft wird, stellt sich die Frage, weshalb diese alle auf einen Schlag mit dem Neujahrstag 2021 nicht mehr additionell sein sollten. Dies umso mehr, als eingeräumt wird, dass die Projekte ohne die Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsvermindierungen in finanzielle Schwierigkeiten geraten können und allenfalls sogar deren Einstellung droht – was ja ein eindeutiger Beleg ihrer Zusätzlichkeit ist.

Rätselhaft ist die in diesem Zusammenhang im erläuternden Bericht getätigte Aussage, der Wegfall der selbst durchgeführten Projekte sollte zu mehr neuen Kompensationsprojekten im Jahr 2021 führen (S. 26). Zum jetzigen Zeitpunkt können praktisch keine neuen Projekte im Jahr 2021 mehr ausgelöst werden. Die Vorlaufzeit bis zur Registrierung von Kompensationsprojekten und deren anschliessender technischer Implementierung liegt typischerweise bei 12 bis 18 Monaten. In Kombination mit der Auflage, nur im Jahr 2021 erzielte Emissionsvermindierungen anrechnen zu können, sowie dem höheren Kompensationssatz führt somit der Ausschluss durchgeführter Projekte direkt in die Nichteinhaltung der Kompensationspflicht.

Aufgrund unserer oben geschilderten Einschätzung stellen wir folgende konkrete Anträge zur Anpassung einzelner Artikel:

Art 2 Bst. a<sup>bis</sup>:

Als emissionsfrei gelten Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb und mit Brennstoffzellen-Antrieb. Fahrzeuge mit Plug-In-Hybrid-Antrieb oder CNG/LNG-Antrieb, die nachweislich mehrheitlich elektrisch bzw. mit Biogas betrieben werden, gelten im Sinne dieser Bestimmung ebenfalls als emissionsfrei.

Art. 89 Abs. 1 Bst. e:  
für das Jahr 2021: 11 Prozent.

Art. 90 Abs. 1:  
[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 2:  
[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 91 Abs. 3:  
[Die geltende CO2-Verordnung ist unverändert zu lassen.]

Art. 140 Abs. 3 (neu):  
Bescheinigungen aus Projekten und Programmen zur Emissionsverminderung im Inland, die in den Jahren 2013-2020 ausgestellt und nicht verwendet wurden, können im Jahr 2021 als Bescheinigung verwendet werden.

(Alternativ könnte ein Art. 139a geschaffen werden mit dem Titel «Übertragung nicht verwendeter Bescheinigungen aus dem Zeitraum 2013-2020» und demselben Text als Inhalt.)

Die Einführung des im Beiblatt der Vernehmlassungsunterlagen erwähnten CORE-Systems für den Vollzug von klimapolitischen Instrumenten erachten wir als sinnvoll und zeitgemäss.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Olivier Maeder  
Mitglied der Geschäftsleitung