

Bundesamt für Energie (BFE)  
Sektion Energiepolitische Instrumente  
3003 Bern

Bern, 30. September 2011

## **Verordnung über die Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen**

### **Stellungnahme strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

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 Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Verordnung über die Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit der Verordnung über die Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen (PW) grundsätzlich einverstanden. Wir erläutern nachstehend jene Punkte, bei denen u.E. Modifikationen angezeigt sowie Verbesserungspotenzial vorhanden sind.**

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

In den Jahren 2005 bis 2010 ist der Ausstoss der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller verkauften Neuwagen in der Schweiz von 189 Gramm pro Kilometer (g/km) auf 161 g/km zurückgegangen. Diese Reduktion um 28 g/km ist somit höher ausgefallen als in der vergleichbaren Zeitperiode vor 2005. Dies hat nicht zuletzt damit zu tun, dass sich die Automobilhersteller zuvor während vieler Jahre primär mit der Technologieentwicklung zur Verminderung der Schadstoffemissionen (Euro 2-5) befassen mussten. Erst ab 2005 konnte sich die technische Entwicklung in verstärktem Ausmass darauf fokussieren, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu verringern.

**strasseschweiz** geht zum heutigen Zeitpunkt deshalb davon aus, dass sich der gegenwärtige positive Trend zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen PW fortsetzt. Die Technologien für die 2013/14 anstehende Schadstoff-Emissionsstufe Euro 6 sind schon entwickelt. Eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses um weitere 28 g/km in den kommenden fünf Jahren hinunter auf einen Durchschnittswert von 133 g CO<sub>2</sub> pro km im Jahr 2015 erscheint daher als realistisch.

## **II. Detailbemerkungen**

### **2.1. Keine administrativen Hindernisse für Privatpersonen**

Gemäss vorliegendem Entwurf gelten Privatpersonen als Kleinimporteure. Diese erhalten für einen direkt importierten PW erst dann eine Verkehrszulassung, wenn das zuständige Bundesamt die Höhe der Sanktion berechnet hat und die Bestätigung über die Bezahlung des Bussenbetrags wiederum beim Halter eingetroffen ist.

Dieses äusserst umständliche Verfahren ist u.E. administrativ sehr schwerfällig. Wir regen deshalb einen zeitlichen Ablauf an, der die Bezahlung der Sanktion auch noch nach der Verkehrszulassung gestattet. Falls die Sanktion in Einzelfällen wider Erwarten doch nicht beglichen würde, hätte die Polizei immer noch die Möglichkeit – z.B. ähnlich wie bei Nichtbezahlung der obligatorischen Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherungsprämie –, das Kontrollschild einzuziehen.

### **2.2. Keine Rechtsungleichheit bzw. Wettbewerbsverzerrung**

Auch einer Privatperson, die z.B. einen einzelnen VW Passat mit 160 g CO<sub>2</sub> pro km aus einem Nachbarland direkt importiert, wird mit vorliegendem Entwurf die Option verwehrt, diese CO<sub>2</sub>-Emissionen mit einer anderen Privatperson (die selbstverständlich selber ausfindig gemacht werden müsste) aufzurechnen, beispielsweise mit jemanden, der einen VW Polo mit 90 g CO<sub>2</sub> pro km direkt importiert. Folge dieser Regelung ist eine massive Wettbewerbsverzerrung zulasten „privater“ Fahrzeugimporteure.

Klar ist, dass die Gesetzesbestimmungen nicht durch Parallelimporte unterlaufen werden dürfen. Allerdings hat der Gesetzgeber u.E. durchaus Möglichkeiten zu verhindern, dass einerseits die Gesetzesbestimmungen durch Parallelimporte eben nicht unterlaufen werden und andererseits über Sanktionen keine neuen Handelshemmnisse aufgebaut werden, die den Wettbewerb verzerrern.

Wir halten dies insofern für machbar, als für Privatpersonen und Kleinimporteure ein Maximalbetrag festgelegt wird, wonach die Sanktion pro Einzelfahrzeug nicht höher ausfallen sollte als

das Dreifache von jenem Betrag, den der Grossimporteur dieser Marke für ein einzelnes von ihm importiertes Fahrzeug im Vorjahr bezahlen musste – zuzüglich eines Fixbetrags von 2'000 Franken.

Aufgrund der eingangs gemachten Feststellung, wonach zur Erreichung des gesamtschweizerischen Ziels von 130 g CO<sub>2</sub>.pro km im Jahr 2015 voraussichtlich nur sehr wenig fehlt, wird eine solche Regelung (Maximalbeiträge bei Einzelimporten) die Zielerreichung wahrscheinlich nicht gefährden.

### **III. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln**

#### **Art. 3 Abs. 1 Bst. b *Erstmaliges Inverkehrsetzen***

Da die Sanktion eine Verschiebung zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen bewirken soll und es für den Klimaschutz grundsätzlich keine Rolle spielt, ob die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch ein Fahrzeug verursacht werden, das vor dem Import im Ausland zugelassen war oder nicht, ist es wichtig, dass die Steuerungsmechanismen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nicht über den Import von Gebrauchtwagen umgangen werden können.

Wir schlagen vor, Art. 3 Abs. 1 Bst. b wie folgt neu zu formulieren: **zuvor nicht oder weniger als 12 Monate im Ausland zugelassen waren. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die von den Zollbehörden als Übersiedlungs-, Ausstattungs- oder Erbschaftsgut abgefertigt wurden.**

Im Interesse der Konsumenten ist in diesem Fall darauf zu achten, dass der in den Fahrzeugpapieren und Kaufverträgen wichtige Begriff der erstmaligen Inverkehrsetzung nicht durch Formulierungen in der vorliegenden Verordnung verwässert wird.

Weist der Importeur nach, dass anlässlich der ersten Inverkehrsetzung im Ausland bereits eine CO<sub>2</sub>-Emission bezogene Sanktion bezahlt wurde, so soll diese bei der „Schweizer Sanktion“ in Rechnung gestellt bzw. in Abzug gebracht werden können. Keinesfalls darf für die Konsumenten eine Mehrfachbelastung erfolgen.

#### **Art. 8 Abs. 4 *Emissionsgemeinschaften***

Wir regen an, z.B. in einem neuen Bst. d, auch das durchschnittliche massgebende Leergewicht in Art. 8 Abs. 4 aufzunehmen. Diese Angabe würde die Planung erleichtern.

#### **Art. 9 Abs. 1 *Massgebende CO<sub>2</sub>-Emissionen***

Die auf der Typengenehmigung (TG) deklarierten CO<sub>2</sub>-Emissionen können höher sein als der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des einzelnen Fahrzeugs. In der Regel wird auf der TG bezüglich CO<sub>2</sub>-Emissionen sogar der schlechteste Fall abgebildet. Zudem wird auf der TG für das Leergewicht bei den meisten Fahrzeugen ein Bereich angegeben. Unter diesen Voraussetzungen erachten wir es als nicht sinnvoll, auf die TG abstützen zu wollen. Vielmehr erscheint es uns zweckmässig, die Angabe sowohl der CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch des Leergewichts von den EU-Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity [CoC]) zu übernehmen.

Das zuständige Bundesamt (ASTRA oder BFE) müsste Daten wie Fahrzeugidentifikationsnummer (Vehicle Identification Number [VIN]), CO<sub>2</sub>-Emissionen, Leergewicht und allfällige innovative Technologien nicht selber beschaffen; die Grossimporteure wären bereit, die zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe notwendigen Daten elektronisch zu liefern. Zur Kontrolle würden Stichproben anhand einer angemessenen Anzahl CoC genügen. In diesem Zusammenhang dürfen keine Kosten, kein Mehraufwand und keine Fristverlängerungen entstehen, die von den Importeuren an die Markenvertreter und von diesen an die Konsumenten weitergegeben werden.

Bei PW, für die keine Emissionsdaten vorliegen und für welche die Formeln gemäss Anhang 1 des Verordnungsentwurfs nicht anwendbar sind, sollte für den Importeur auch die Möglichkeit geschaffen werden, die Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen mittels Emissions- oder Treibstoffverbrauchsmessung ermitteln zu lassen.

### Art. 10 Mit Erdgas betriebene Personenwagen

Die vorgesehene Regelung, wonach für Erdgas-/Biogasfahrzeuge die massgebenden CO<sub>2</sub>-Emissionen um den Prozentsatz des anrechenbaren biogenen Anteils am Treibstoffgemisch tiefer angesetzt werden, können wir unterstützen. Die Berücksichtigung des Biogas-Anteils steht im Einklang mit dem Gesetzeszweck, die klimarelevante CO<sub>2</sub>-Belastung aus der Mobilität zu reduzieren. Bereits seit mehreren Jahren liegt der Biomasseanteil anhaltend bei etwa 20 Prozent des zu Treibstoffzwecken verkauften Erdgases. Deshalb regen wir an, bei Erdgasfahrzeugen die zur Ermittlung einer allfälligen Sanktion massgebenden CO<sub>2</sub>-Emissionen ebenfalls um 20 Prozent zu senken.

### Art. 11 Abs. 4 Innovative Technologien

Mit der in diesem Absatz vorgeschlagenen Regelung wird der Ansatz, die Berechnung via TG-Daten vornehmen zu wollen, ad absurdum geführt. Ein mit vertretbarem Aufwand durchgeführte korrekte Anrechnung innovativer Technologien muss u.E. zwingend mittels CoC-Daten erfolgen.

### Art. 12 Abs. 1 und 2 Abweichung von der Typengenehmigung

Mittels VIN-Angabe den Nachweis zu erbringen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines typengenehmigten Fahrzeugtyps im Lauf des Referenzjahrs sinken, ist in der Praxis schwer oder gar nicht umsetzbar. Etliche Fahrzeugmodelle werden in verschiedenen Werken auf diversen Kontinenten hergestellt und haben demzufolge je nach Herkunft unterschiedliche VIN-Bereiche. Die Importeure müssten also VIN-Listen und die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen einreichen, was faktisch wieder auf die Meldung der CoC-Daten hinausläuft. Mit anderen Worten: Wenn die Berechnung im Normalfall aufgrund von CoC-Daten erfolgt, erledigt sich dieser Aspekt für die meisten Fahrzeuge von selbst.

### Art. 17 Abs. 1 Abrechnung für Grossimporteure

Wir regen an, Abs. 1 wie folgt zu ergänzen: **Das BFE erstellt eine provisorische Abrechnung und stellt diesen den Grossimporteuren zusammen mit einer Liste der berücksichtigten Fahrzeuge zur Verfügung. Diese Liste enthält mindestens die VIN, das Leergewicht und die CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes einzelnen Fahrzeugs. Die Grossimporteure können diese Liste**

**überprüfen und innert drei Monaten dagegen Widerspruch erheben. Anschliessend erstellt das BFE die definitive Abrechnung.**

### Art. 23 Abs. 1 Anzahlungen

Wir sind der Auffassung, dass auf Anzahlungen grundsätzlich zu verzichten ist. Diese Anzahlung zeugt von Misstrauen und kommt in gewissem Sinn sogar einer Vorverurteilung gleich, da dem Importeur abgesprochen wird, dass er in der Lage ist, im Referenzjahr ein besseres Ergebnis zu erzielen als im Vorjahr. Dieser Bezug auf das Vorjahr führt u.E. zudem in vielen Fällen zu völlig falschen Beträgen, weil sich die Effekte des technischen Fortschritts oft sprunghaft auswirken. Sollten derartige Anzahlungen unumgänglich sein, müssten sie unbedingt aufgrund einer provisorischen Quartalsabrechnung im Referenzjahr erfolgen.

### Art. 24 Abs. 1 Sicherheiten

Wir regen an, Abs. 1 wie folgt zu ergänzen: **Der Verzug bei der Schlusszahlung beginnt mit Ablauf der Nachfrist gemäss Art. 20 Abs. 1.**

### Art. 25 Vollzugsentschädigung

Die Aufwandentschädigung von 1,5 Millionen Franken ist als obere Grenze festzusetzen. Die Vollzugsbehörden haben ihren Aufwand periodisch auszuweisen.

### Art. 28 Berücksichtigung besonders tiefer CO<sub>2</sub>-Emissionen

Gemäss heutigem Stand liegen nur reine Elektrofahrzeuge oder solche mit „Range Extender“ sowie Plug-in-Hybride unter der Grenze von 50 g CO<sub>2</sub> pro km. Die Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge ist noch gering und eine indirekte Förderung mit Blick die auf CO<sub>2</sub>-Reduktion sicher angebracht. Dies umso mehr, als in der Schweiz – im Gegensatz zu etlichen europäischen Märkten – keine Anreizsysteme zur zusätzlichen Förderung entsprechender Fahrzeuge existieren. Dieser Umstand könnte in der Schweiz zu Lieferengpässen führen, da die Hersteller jene Märkte, die mit solchen Anreizsystemen ausgestattet sind, voraussichtlich bevorzugen. Wir schlagen deshalb vor, dass die betreffenden Fahrzeuge bis und mit 2015 3,5fach berücksichtigt werden. Das wäre ein kostengünstiger Anreiz und Treiber für neue Technologien.

### Art. 29 Abs. 1 und 2 Übergangsbestimmungen

In Anbetracht der aus unserer Sicht erforderlichen Modifikationen, die insbesondere auch die Datenerfassung sowie die Berechnung betreffen, ist der Beginn des ersten Referenzjahres am 1. Juli 2012 unrealistisch. Das erste Referenzjahr sollte u.E. erst dann beginnen, wenn die Bundesverwaltung gewährleisten kann, dass die für die Emissionsberechnung notwendige Erfassung von CoC-Daten reibungslos funktioniert. Wie bereits erwähnt, dürfen punkto Erstellung dieses Erfassungssystems für die Importeure weder Mehrkosten noch -aufwand entstehen.

In **Abs. 1** ist der Beginn des ersten Referenzjahrs demnach auf jenen Termin festzusetzen, an dem die einwandfreie CoC-Datenerfassung garantiert werden kann. Entsprechend ist auch das Datum in **Abs. 2 Bst. a** anzupassen.

Im Weiteren fordern wir, dass **Abs. 2 Bst. c ersatzlos gestrichen** wird; denn: Eine Anzahlung, die auf einer nicht offiziellen Abrechnung basiert, erachten wir als unzulässig.

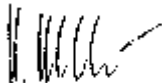
#### **IV. Schlussbemerkungen**

Angesichts des gegenwärtigen von der Schweizerischen Nationalbank (SNB) garantierten Euro-Wechselkurses von mindestens Fr. 1.20 fallen die Bussen aufgrund von Sanktionen in der Schweiz deutlich höher aus als in der EU. Die aktuell im CO<sub>2</sub>-Gesetz festgelegten Bussen wurden seinerzeit mit einem Wechselkurs von Fr. 1.50 aus den in den EU geltenden Ansätzen in die hiesige Währung umgerechnet. Diesbezüglich besteht u.E. insofern dringender Handlungsbedarf, als diesem um einiges tieferen Wechselkurs im Zusammenhang mit den Sanktionen und Bussen Rechnung zu tragen ist.

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

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller