



31. August 2016

Fragen an die Vernehmlassungsteilnehmenden

Klimapolitik der Schweiz nach 2020:

Übereinkommen von Paris, Abkommen mit der Europäischen Union über die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme, Totalrevision des CO₂-Gesetzes

<u>Teil 1: Gesamtbeurteilung der Vorlage</u>	3
<u>Teil 2: Frage zur internationalen Klimapolitik der Schweiz</u>	4
<u>Teil 3: Fragen zur Zielsetzung (national und international)</u>	5
<u>Teil 4: Frage zur Verknüpfung mit dem Europäischen Emissionshandelssystem</u>	7
<u>Teil 5: Fragen zur Ausgestaltung der nationalen Klimapolitik nach 2020</u>	8
<u>Teil 6: Schlussfragen</u>	17

Allgemeine Angaben

Bitte ausfüllen:

Stellungnahme von: Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)
Zuständige Stelle: Rechtsdienst sowie der Bereich Technik und Umwelt
Datum: 23/11/2016
Kategorie: Gesamtschweizerischer Dachverband (ohne Wirtschaft)

Freiwillige Angaben (zur Erleichterung der Auswertungen):

Schliessen Sie sich einer anderen Stellungnahme an?

Ja Ja, teilweise Nein

Falls «ja» oder «ja, teilweise»: welcher Stellungnahme schliessen Sie sich an?

Stellungnahmen strasseschweiz und ECO SWISS

Falls teilweise, mit welcher Ausnahme?

Festlegung des inländischen Kompensationsanteils bei Treibstoffen, im Speziellen Artikel 25-27; Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, Artikel 10-15.

Teil 1: Gesamtbeurteilung der Vorlage

Frage 1: Sind Sie grundsätzlich mit der Vernehmlassungsvorlage zur Klimapolitik nach 2020 (Übereinkommen von Paris, Abkommen mit der EU über die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme, Totalrevision des CO₂-Gesetzes) einverstanden?

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

1. Der AGVS anerkennt die Notwendigkeit, Massnahmen zur Reduktion des globalen CO₂-Ausstosses zu ergreifen.
2. Das globale Ziel muss grundsätzlich darin bestehen, möglichst viel CO₂-Ausstoss zu möglichst tiefen Preisen zu vermeiden.
3. Klimaschutz darf keinen Wettbewerbsnachteil für die Schweizer Wirtschaft ergeben, weshalb inländische Kompensationsprojekte zu fördern sind.
4. Die Rahmenbedingungen für inländische Kompensationsprojekte sollen verbessert werden
5. Technologieverbote werden aus Prinzip abgelehnt.

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Teil 2: Frage zur internationalen Klimapolitik der Schweiz

Frage 2: Soll die Schweiz das Übereinkommen von Paris ratifizieren?

Erläuternder Bericht: Kapitel 3

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Teil 3: Fragen zur Zielsetzung (national und international)

Frage 3: Die Schweiz hat auf internationaler Ebene bereits im Vorfeld zum Übereinkommen von Paris ihre Verminderungsziele angekündigt:

- Gesamtziel: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 50 Prozent bis 2030 gegenüber 1990; und
- Durchschnittsziel: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 35 Prozent im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 gegenüber 1990.

Mit der Ratifikation des Abkommens von Paris werden diese Ziele auf internationaler Ebene definitiv und müssen auch im CO₂-Gesetz nach 2020 festgeschrieben werden.

Sind Sie mit dem Gesamtziel und mit dem Durchschnittsziel der Schweiz einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.1

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 3

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

[Artikel 3, Absatz 1:](#)

Der AGVS ist mit dem Gesamtverminderungsziel von 50 Prozent einverstanden unter der Bedingung, dass keine generellen Unterziele (Inlandziel und Auslandziel) definiert werden (siehe Absatz 2). Das 50-Prozent-Ziel ist sehr ambitioniert und kann nur dann erreicht werden, wenn keine generellen einschränkenden Unterziele festgelegt werden.

Nur unter der Bedingung (conditio sine qua non), dass der in Absatz 2 (vgl. hier-nach) formulierte Flexibilitätsmechanismus zur Anwendung kommt, was heisst dass Emissionseinsparungen zur Erreichung des 50-Prozent-Zieles grundsätzlich flexibel und uneingeschränkt sowohl im Inland wie auch im Ausland erzielt werden können, ist der AGVS mit dem ambitionierten 50-Prozent-Ziel einverstanden. Der AGVS ist damit einverstanden, dass bei einzelnen Massnahmen zur Emissionsminderung, insbesondere im Zusammenhang mit der Kompensation der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen, Unterziele für das Inland und Ausland definiert werden können (siehe Art. 25).

[Artikel 3, Absatz 2:](#)

Ein generelles Inlandziel ist aus internationaler Sicht nicht nötig. Ziel der Schweiz muss es wohl sein, möglichst viele Emissionen im Inland einzusparen, doch sollte dafür nicht vorgängig ein genereller Wert definiert werden. Einerseits ist der Mitteleinsatz im Ausland aus klimapolitischer Sicht effizienter und andererseits sollen für die Schweiz keine unnötigen Sachzwänge im Voraus geschaffen werden. Um die in der Regel teureren inländischen Kompensationsprojekte gegenüber ausländischen Projekten nicht zu benachteiligen bzw. sie sogar zu verhindern, begrüsst der AGVS die in Artikel 25 vorgesehene Möglichkeit, dass für einzelne Bereiche wie die Kompensation bei Treibstoffen ein Mindestanteil inländischer Kompensationsleistungen festgesetzt wird.

Für die Erreichung des Gesamtzieles unterstützt der AGVS die seitens strassenschweiz formulierte Idee des **Flexibilitätsmechanismus** anstelle eines generellen In- und Auslandzieles. Dieser Flexibilitätsmechanismus lässt Emissionseinsparungen im In- und Ausland zu, ohne dass vorgängig generelle Einschränkungen defi-

niert werden. Somit können die Emissionseinsparungen zur Erreichung des Gesamtreduktionszieles – mit Ausnahme der für einzelne Bereiche möglichen Festlegung von inländischen Mindestzielen – flexibel (also im In- oder Ausland) erzielt werden.

Nur in Verbindung mit der Einführung dieses Flexibilitätsmechanismus' ist der AGVS mit dem Gesamtreduktionsziel des Bundesrates (50 Prozent Reduktion bis 2030 ggü. 1990) einverstanden.

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen darf im Jahr 2030 zu höchstens 40 Prozent mit im Ausland durchgeführten Massnahmen darf grundsätzlich mit Massnahmen im In- und Ausland erfolgen. Der Bundesrat kann für einzelne Massnahmen einen maximalen Anteil der im Ausland durchgeführten Reduktionen festlegen. Im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 darf die Verminderung von Treibhausgasemissionen mit im Ausland durchgeführten Massnahmen höchstens 28 Prozent betragen.

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Frage 4:

Zusätzlich zum Gesamtziel von minus 50 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 will der Bundesrat auf nationaler Ebene folgende Inlandziele im Gesetz verankern:

- Inlandziel: Verminderung der im Inland emittierten Treibhausgase um mindestens 30 Prozent bis 2030 gegenüber 1990; und
- Durchschnittsziel Inland: Verminderung der Treibhausgasemissionen um 25 Prozent im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 gegenüber 1990 durch Massnahmen im Inland.

Die zur Erreichung des Gesamtziels zusätzlich notwendige Verminderungsleistung von 20 Prozent kann die Schweiz durch im Ausland erbrachte Emissionsvermindierungen abdecken.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Inlandzielen (-30% bis 2030 gegenüber dem Jahr 1990 und -25% im Durchschnitt der Jahre 2021-2030 gegenüber dem Jahr 1990) einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.1

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 3

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Siehe Begründung zu Frage 3

Teil 4: Frage zur Verknüpfung mit dem Europäischen Emissionshandelssystem

Frage 5: Die Schweiz und die EU streben eine Verknüpfung der jeweiligen Emissionshandelssysteme (EHS) an. Dazu sollen die jeweiligen Emissionsrechte gegenseitig anerkannt werden für die jährliche Abgabe durch die Unternehmen, die zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind. Die seit 2011 laufenden Verhandlungen mit der EU über eine Verknüpfung der Emissionshandelssysteme konnten zum Jahreswechsel 2015 / 2016 auf technischer Ebene abgeschlossen werden. Ein entsprechendes Abkommen wurde paraphiert; dieses bleibt bis zur Unterzeichnung durch den Bundesrat sowie die zuständigen EU-Stellen vertraulich. Das paraphierte Abkommen regelt neben der gegenseitigen Anerkennung auch die Harmonisierung der wesentlichen Elemente der jeweiligen Emissionshandelssysteme, um eine Gleichbehandlung der Akteure sicherzustellen. Im Falle einer Verknüpfung soll neu auch der Flugverkehr in das Schweizer EHS einbezogen werden. Das paraphierte Abkommen bzw. die Verknüpfung kann nur als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden. Damit das Abkommen in Kraft treten kann, muss es von beiden Seiten unterzeichnet und ratifiziert werden. Der Fahrplan dafür ist offen. Unternehmen, die am EHS teilnehmen, sind im Gegenzug von der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe befreit.

Sind Sie mit der Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU einverstanden?

Erläuternder Bericht: Kapitel 5

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 16 – 24

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Teil 5: Fragen zur Ausgestaltung der nationalen Klimapolitik nach 2020

Die im Teil 3 vorgeschlagenen Ziele sollen mit entsprechenden Verminderungsmassnahmen erreicht werden. Grundsätzlich will der Bundesrat ab 2020 vermehrt auf Lenkungs- statt auf Förderinstrumente setzen (siehe Botschaft des Bundesrates zum Verfassungsartikel über ein Klima- und Energieleitungssystem KELS). Nachstehend werden einige Fragen zu den wichtigsten vom Bundesrat vorgeschlagenen klimapolitischen Instrumenten für die Zeit nach 2020 gestellt.

Nicht erneut aufgeführt ist die EU-kompatible Ausgestaltung des Emissionshandelssystems, die mit Teil 4 des Fragebogens bereits abgedeckt ist.

CO₂-Abgabe und Abgabebefreiung für emissionsintensive Unternehmen ohne Teilnahme am EHS

Frage 6:

- a) Sind Sie mit der Weiterführung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe nach dem bewährten Mechanismus zur Abgabehöherung in Abhängigkeit der Emissionsentwicklung und bis zum vorgeschlagenen Maximalsatz von 240 Franken pro Tonne CO₂ einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.4.1

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 29 und 30

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung / Ergänzung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

- b) Sind Sie mit der Weiterführung der Ausnahmeregelung zur Abgabebefreiung für emissionsintensive Unternehmen, die nicht am Emissionshandelssystem teilnehmen, einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.7.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 31 - 34

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung / Ergänzung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

- c) Sind Sie damit einverstanden, dass die Befreiungsberechtigung aus dem Verhältnis der CO₂-Abgabelast des Unternehmens zum massgebenden Lohn der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hergeleitet wird und mindestens 1 Prozent betragen soll?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.7.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 31 - 34

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung / Ergänzung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

- d) Welche der beiden vorgeschlagenen Varianten für die Ausgestaltung der Abgabebefreiung bevorzugen Sie im Grundsatz? Bitte klicken Sie nur ein Feld an.

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.7.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 31

- Variante «Harmonisierung»; oder
 Variante «Entflechtung»
 keine Stellungnahme

Begründung / Ergänzung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

- e) Wenn Sie mit keiner der beiden vorgeschlagenen Varianten vollumfänglich einverstanden sind, wie müsste der Mechanismus zur Abgabebefreiung Ihrer Meinung nach ausgestaltet sein? Bitte formulieren Sie Ihre Vorschläge so kurz wie möglich.

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Gebäude

Frage 7: Gemäss geltendem CO₂-Gesetz (Art. 9) sind die Kantone dazu verpflichtet, mittels Gebäudestandards für eine zielkonforme Reduktion der CO₂-Emissionen bei Gebäuden zu sorgen und entsprechende Standards für Neu- und Altbauten zu erlassen. Diese Bestimmung soll im Zeitraum nach 2020 beibehalten werden.

Im Zuge des Verfassungsartikels über ein Klima- und Energielenkungssystem KELS (SR 15.072) hat der Bundesrat entschieden, das Gebäudeprogramm spätestens fünf Jahre nach Einführung der Klimalenkungsabgabe auf Brennstoffe einzustellen und keine weiteren Teilzweckbindungen mehr zuzulassen.

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm losgelöst von der KELS-Vorlage bis 2025 befristet wird?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.5.1

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 37

- Ja Nein
 keine Stellungnahme

Begründung:

[Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.](#)

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass für den Fall einer nicht ausreichend starken Reduktion der CO₂-Emissionen bei Gebäuden ein subsidiäres Verbot für den Ersatz bestehender und den Einbau neuer fossiler Heizungen aktiviert werden kann?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.5.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 9

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

[Technologieverbote lehnt der AGVS aus Prinzip ab.](#)

- c) Sind Sie mit den auf Gesetzesstufe vorgesehenen Ausnahmeregelungen – für den Fall, dass das Verbot fossiler Heizungen aktiviert werden würde – einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.5.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 9

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

[Siehe Begründung zur Frage 7 b\)](#)

Verkehr

Frage 8:

- a) Sind Sie mit der Weiterführung der Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe, inkl. der vorgeschlagenen Aufteilung zwischen Inland- und Auslandkompensation, einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.6.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 25 - 27

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Grundsatz

Die Kompensationspflicht soll weitergeführt werden. Um einen möglichst hohen Anteil inländischer Kompensationsmassnahmen zu unterstützen, sind günstige Rahmenbedingungen zu schaffen. Wichtig ist dabei auch ein Abbau der administrativen Hürden bei Bewilligungsverfahren.

Artikel 25, Absatz 1

Der AGVS begrüsst, dass auf eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen weiterhin verzichtet werden soll.

Artikel 25, Absatz 2:

Die Informationspflicht über die für die Kompensation aufgewendeten Kosten ist ein neuer administrativer Aufwand für die kompensationspflichtigen Unternehmen und damit ein zusätzlicher Kostentreiber für den Kompensationsmechanismus.

Absatz 2 ist deshalb ersatzlos zu streichen.

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

- b) Sind Sie mit einer Weiterführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge (für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) in Anlehnung an die EU einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.6.1

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 10 - 15

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Artikel 10, Absatz 1

In den vergangenen Jahren konnte der CO₂-Austoss von Neufahrzeugen kontinuierlich gesenkt werden. In der Schweiz ist der durchschnittliche CO₂-Wert eines neuen Personenwagens zwischen 2008 und 2015 um über 21 Prozent und damit stärker als in der EU zurückgegangen. Dies ist ein bemerkenswerter Beitrag zum Klimaschutz, der nur dank grosser Anstrengungen der Branche und finanzieller Aufwendungen mitunter der Fahrzeugkäufer möglich geworden ist.

Auch für die Zukunft und die Zeit nach 2020 ist der AGVS zusammen mit seinen

Mitgliedsbetrieben und den Fahrzeug-Importeuren bereit, sich an der Senkung des CO₂-Ausstosses zu beteiligen.

Ein neuer EU-Verbrauchszyklus steht kurz vor der Einführung. Dieser führt bei den meisten Fahrzeugen gegenüber dem aktuellen Zyklus zu einem Mehrverbrauch von 10-15 Prozent.

Für die Schweiz ist dies insofern problematisch, da das Ziel von 95 g CO₂/km in der EU einfacher zu erreichen ist. In der EU gilt die ganze EU als Bilanzgebiet für den CO₂-Zielwert. Die im östlichen EU-Raum zugelassenen Fahrzeuge sind eher am unteren Spektrum der Skala und wiegen die CO₂-Emissionen der grossvolumigeren Motoren und schwereren Fahrzeuge in Westeuropa auf. Eine solche Situation existiert in der Schweiz derzeit nicht.

Deshalb ist der Alleingang der Schweiz bei der Berechnung des CO₂-Flottendurchschnitts, der mit dem vorliegenden Entwurf des CO₂-Gesetzes zementiert wird, ein Irrweg. Unabdingbar ist, dass die Schweiz bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenwagen mit seinen europäischen Partnern kooperiert – und zwar so, wie es Norwegen und Island als nicht EU-Mitgliedsstaaten bereits vormachen.

Der Alleingang kostet die Schweizer Automobilwirtschaft durch marktbegleitende Massnahmen sehr viel Geld, bringt aber dem Klima keinerlei weitere Vorteile.

Der AGVS fordert deshalb , dass sich die Schweiz mit der Implementierung der nächsten Stufe der CO₂-Grenzwerte für neue Personenwagen, die ab 2025 erfolgen dürfte, an den Durchschnittswert der Europäischen Union anrechnen lässt.

Artikel 10, Absatz 2:

Auf die Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ist zu verzichten. Grund ist einerseits die völlig unterschiedliche Flottenzusammensetzung in der Schweiz und in der EU. Andererseits besteht bei diesen in der Regel gewerblich eingesetzten Fahrzeugen ein gegenüber den Personenwagen weitaus geringeres Risiko, dass Fahrzeuge „übermotorisiert“ gekauft werden. Damit entfällt bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern die durch die Zielwerte beabsichtigte Lenkungswirkung. Die Zielwerte könnten sogar dafür führen, dass vermehrt kleinere Fahrzeuge gekauft werden und die bisher durch ein schwereres Fahrzeug durchgeführten Transportleistungen auf zwei kleinere Fahrzeuge aufgeteilt werden, was nicht im Sinne der CO₂-Gesetzgebung sein kann.

Nach provisorischen Daten der EU (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/vans-6#tab-european-data>) lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in der EU im Jahr 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 hingegen schon der aktuelle EU-Grenzwert ein Problem.

Die Nachfrage nach kräftigen und leistungsfähig motorisierten leichten Nutzfahrzeuge richtet sich bei der Käuferschaft nach den Transport- und Einsatzvorgaben für die Fahrzeuge in unserem Land. Topografie, Länge der Transportwege sowie die fiskalischen Rahmenbedingungen für den Nutzverkehr mit schwereren Fahrzeugkategorien stellen weitere Kriterien für die Charakteristik der Transportflotte unseres Landes dar. Die Grösse des Fahrzeuges und damit deren Gewicht sind in der Regel durch den geplanten Einsatz gegeben. 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.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Definitionen der entsprechend betroffenen Fahrzeuge zwischen der Schweiz und der EU nicht kongruent sind. Die Übernahme

des CO₂-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 Schweiz umso wichtiger wäre.

Weil die Emissionsvorschriften für neue Lieferwagen und Sattelschlepper bis 2024 aufgrund spezifischer Rahmenbedingungen in der Schweiz unrealistisch und unerreichbar sind, beantragt der AGVS die Streichung der entsprechenden Zielwerte im CO₂-Gesetz.

Absatz 2 ist vollständig zu streichen und somit ist Absatz 3 dementsprechend formal anzupassen.

Artikel 11: Zwischenziele, Erleichterungen und Ausnahmen

Der AGVS ist der Meinung, dass auf verpflichtende Zwischenziele verzichtet werden soll und die Erleichterungen im CO₂-Gesetz näher definiert werden müssen. Deshalb ist

Artikel 11, Absatz 1 ersatzlos zu streichen und bei

Artikel 11, Absatz 2 folgender Satz zu ergänzen:

Er kann beim Übergang zu neuen Zielen besondere Bestimmungen vorsehen, die das Erreichen der Ziele während einer begrenzten Zeit erleichtern. Hierbei zieht der Bundesrat vor allem den jährlichen stufenweisen Anstieg des Flottenanteils eines Importeurs bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen in Betracht („Phasing-in“).

Gemäss einer von auto-schweiz bei einem externen Fachbüro in Auftrag gegebenen Studie wird die Schweiz, je nach Entwicklungsszenario für die Elektromobilität, den Grenzwert von 95g CO₂/km für Personenwagen erst 2024 respektive 2025 erreichen. Um die Schweizer Automobilwirtschaft nicht über Gebühr zu belasten und ein ausgeglichenes Vorgehen mit der EU zu erreichen, unterstützt der AGVS eine Regelung für ein «Phasing-in» und die Anrechnung von Fahrzeugen mit sehr tiefem CO₂-Ausstoss («Super credits»; vgl. Anmerkungen zu Art. 14) für die Jahre 2020 bis 2025, wie dies von auto-schweiz wie folgt vorgeschlagen worden ist:

	Phasing-in ¹	Super credits ²
2020	75%	
2021	80%	
2022	85%	2.00
2023	90%	1.67
2024	95%	1.33
2025	100%	1.00

für Personenwagen ab 2020

¹ Effizientester Anteil der Flotte eines Importeurs bzw. einer Emissionsgemeinschaft, der zur Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen herangezogen wird.

² Mehrfachtanrechnung von Fahrzeugen mit sehr tiefem CO₂-Ausstoss von 50 g/km oder weniger bei der Berechnung des durchschnittlichen CO₂-Ausstosses eines Importeurs bzw. einer Emissionsgemeinschaft.

Artikel 11, Absatz 5 (neu):

Aus wissenschaftlicher Sicht ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Anteile an erneuerbarer Energie an den entsprechenden Treibstoffen bei mit rein fossilen Treibstoffen geprüften Fahrzeugen nicht berücksichtigt werden. Dies wird heute beim Biogas bereits gemacht, ist allerdings nur auf Verordnungsstufe geregelt.

Der AGVS unterstützt den Vorschlag, diesen Grundsatz auf Gesetzesstufe für sämtliche erneuerbaren Energieträger zu regeln, was die Investitionssicherheit in erneuerbare Treibstoffe erhöhen würde.

Abs. 5 neu: Er berücksichtigt die Anteile an erneuerbarer Energie an den entsprechenden Treibstoffen.

Artikel 11, Absatz 6 (neu):

Ebenso einer Regelung im CO₂-Gesetz bedarf die Verwendung von synthetischen Treibstoffen und deren Anrechnung an die individuelle Zielvorgabe des Fahrzeugimporteure oder -herstellers. Die sogenannten Power-to-Gas/Liquid Technologie, mit welcher aus Strom via Elektrolyse Wasserstoff und mittels einer Methanisierung mit CO₂ synthetisches Methan beziehungsweise flüssige synthetische Treib- oder Brennstoffe erzeugt wird, birgt ein bedeutendes Potenzial zur Reduktion der fossilen CO₂-Emissionen und gegebenenfalls zur Speicherung von Strom aus erneuerbaren Energien in Form von Gas. Durch Ausklammerung dieser Technologie aus der Anrechenbarkeit gemäss CO₂-Gesetz wird eine Ungleichbehandlung unterschiedlicher Technologien geschaffen beziehungsweise prolongiert.

Die im Erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage geäusserten Bedenken (Seite 41) hierzu, wonach eine solche Regelung den technischen Fortschritt verzögern würde, ist unbegründet. Im Gegenteil: Der Wettbewerb durch verschiedene Technologien ermöglicht erst Innovationen. Und Technologien entwickeln sich, 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.

Der AGVS beantragt die Ergänzung von Artikel 11 mit dem folgenden Absatz:

Abs. 6 neu: Er berücksichtigt die vom Importeur oder der Emissionsgemeinschaft freiwillig auf Einzelfahrzeuge verpflichteten Anteile an erneuerbaren Treibstoffen, sofern diese im Betrieb mit fossiler Energie die geltenden CO₂-Vorschriften als Einzelfahrzeuge einhalten.

Artikel 13:

Artikel 13, Absatz 2:

Auch an dieser Stelle im neuen Gesetzeswerk wäre die Anrechenbarkeit der biogenen und synthetischen Treibstoffe an die Emissionen der Neuwagenflotte ein unterstützender Schritt in die richtige Richtung.

Der AGVS plädiert für die Aufnahme der zusätzlichen Litera c mit folgendem Wortlaut:

Bei der Festlegung der Berechnungsmethode berücksichtigt der Bundesrat insbesondere:

a. die Eigenschaften der eingeführten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge wie Leergewicht oder Standfläche.

b. die Vorschriften der EU.

(neu) c. allfällige Kompensationen durch biogene und synthetische Treibstoffe, die mit erneuerbarem Strom hergestellt wurden.

Artikel 14:

Unverständlicher Weise wurde der bisherige Absatz zur Anrechnung von Personewagen mit sehr tiefen CO₂-Emissionen bei der Berechnung nach Absatz 1 aus dem Gesetzesentwurf entfernt bzw. soll nur noch auf Verordnungsstufe erwähnt werden.

Der AGVS unterstützt die Forderung von auto-schweiz, wonach die bisherige Regelung nach Artikel 12 Absatz 4 des geltenden CO₂-Gesetzes, wie sie auch in der vom Parlament am 30. September 2016 verabschiedeten Version der Energiestrategie 2050 enthalten ist (vgl. dort Art. 12, Abs. 3), beibehalten bleibt.

(neuer Absatz) Der Bundesrat kann festlegen, inwieweit Personewagen mit sehr tiefen CO₂-Emissionen bei der Berechnung nach Absatz 1 Buchstabe b besonders berücksichtigt werden

Bei der konkreten Ausgestaltung der «Super credits» schlagen wir dem Bundesrat ein Vorgehen nach Tab. 1 (vgl. hiervoor) vor.

Artikel 15:

Der AGVS unterstützt die Forderung von auto-schweiz zur Streichung von Artikel 15 Absatz 7.

Die Veröffentlichung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Importeur beziehungsweise 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.

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Weitere, sektorübergreifende Reduktionsmassnahmen

Frage 9: Im Zuge des Verfassungsartikels über ein Klima- und Energielenkungssystem KELS (SR 15.072) hat der Bundesrat entschieden, die jährlichen Einlagen in den Technologiefonds spätestens fünf Jahre nach Einführung der Klimalenkungsabgabe auf Brennstoffe einzustellen und keine weiteren Teilzweckbindungen mehr zuzulassen.

Sind Sie mit der Aufhebung der jährlichen Einlagen in den Technologiefonds ab 2025 (Aufhebung Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe) losgelöst von der KELS-Vorlage einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.4.2

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 38

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Frage 10: Sind Sie mit der Weiterführung der Aktivitäten zur Aus- und Weiterbildung sowie zur Information und Beratung der Öffentlichkeit und der betroffenen Fachpersonen einverstanden?

Erläuternder Bericht: Ziffer 6.12

Entwurf CO₂-Gesetz: Art. 48

- Ja Ja, aber...
 Nein Nein, es sei denn...
 keine Stellungnahme

Begründung:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Teil 6: Schlussfragen

Frage 11: Gibt es aus Ihrer Sicht weitere Reduktionsmassnahmen, die der Bundesrat dem Parlament unterbreiten soll? Wenn ja, welche?

Bitte formulieren Sie Ihre Vorschläge so kurz wie möglich:

Bitte klicken Sie hier, um Ihre Auswahl zu begründen.

Frage 12: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vorlage?

Unklarheit aufheben: Aus der Vorlage wird nicht eindeutig klar, auf welcher Grundlage die Emissionsziele basieren. Konkreter stellt sich der AGVS die Frage, ob das Bevölkerungswachstum und/oder Wirtschaftswachstum bei den CO2-Emissionszielen eingerechnet ist? Dies ist aus unserer Sicht eine ganz zentrale Komponente mit klaren Auswirkungen auf die zu erbringende Reduktionsleistung. Aus diesem Grund beantragt der AGVS, dass ein entsprechender Hinweis angebracht wird.

Ende des Fragebogens. Besten Dank für Ihre Teilnahme.

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme bis spätestens am 30. November 2016 als Word-Dokument und als PDF in elektronischer Form an die folgende Adresse zu senden:

climate@bafu.admin.ch

Für Rückfragen steht Ihnen Reto Burkard, Leiter der Sektion Klimapolitik des BAFU, gerne zur Verfügung:

reto.burkard@bafu.admin.ch