



AGVS | UPSA

Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Bern, 30. November 2016 // MP

**Vernehmlassung zur
Klimapolitik der Schweiz nach 2020: Klimaübereinkommen von Paris,
Abkommen mit der Europäischen Union über die Verknüpfung der
beiden Emissionshandelssysteme, Totalrevision des CO₂-Gesetzes**

Stellungnahme des AGVS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Doris Leuthard
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 1. September 2016 laden Sie ein zur Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage betreffend die „Klimapolitik der Schweiz nach 2020“. Wir beteiligen uns gerne an diesem Vernehmlassungsverfahren und danken bestens für die Kenntnisnahme unserer Eingabe. Nachfolgend nehmen wir ausschliesslich zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes Stellung.

Grundsätzliche Erwägungen

Nach Meinung des AGVS müssen für die weitere Klimapolitik und die damit zusammenhängende künftige Energiestrategie der Schweiz insbesondere im Bereich Verkehr die technischen Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Abgasverhaltens von Motorfahrzeugen im Vordergrund stehen. Dabei gilt es zu beachten, dass ein schweizerischer Alleingang zwingend vermieden werden muss.

Angesichts der grossen wirtschaftspolitischen Herausforderungen der nächsten Jahre (Frankenstärke, ungelöste Fragen zum Anschluss an den EU-Binnenmarkt) sollte die schweizerische Politik die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verbessern und nicht zusätzlich verschlechtern.

In diesem Sinne fordert der AGVS, dass die Energie- und Klimapolitik des Bundes im Bereich Verkehr auch weiterhin auf das technische Potenzial zur Energieeinsparung setzt und die entsprechende Entwicklung mittels entsprechender Vorgaben an die Herstellung der Produkte und Motorfahrzeuge definiert. Klare Rahmenbedingungen bezüglich Verbrauchs- und Emissionsverhalten garantieren zusammen mit den Kräften des Marktes und dem freien Wettbewerb der Anbieter am ehesten die Einhaltung der Zielvorgaben einer sinnvollen Energie- und Klimapolitik.

Der AGVS stellt fest, dass der Bundesrat mit der Vorlage zu einer Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der unmittelbaren Betroffenheit der Motorfahrzeuge und des Motorfahrzeugverkehrs diesen grundsätzlichen Vorstellungen über die Ausgestaltung der Klimapolitik gerecht wird und mit der aktuellen Revisionsvorlage insbesondere auf eine CO₂-Abgabe zulasten der Konsumenten verzichtet. Sowohl die Vorgaben an die Neuwagen hinsichtlich ihres Verbrauchs- und Emissionsverhaltens als auch die Regelung über den Emissionshandel und zur CO₂-Kompensation bei den Treibstoffen entsprechen unseren grundsätzlichen Vorstellungen zur Vorgehensweise, auch wenn wir bei der konkreten Ausgestaltung dieser Massnahmen wichtige Korrekturen anbringen müssen.

Wesentliche Korrekturen an der Vorlage gefordert werden namentlich

- bei der fehlenden Flexibilität hinsichtlich die CO₂-Verminderungsziele im In- und Ausland (Art. 3)
- bei der Beschränkung der CO₂-Emissionen von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern (Art. 10)
- bei der Berücksichtigung der schweizerischen Verhältnisse für die Vorgabe des Emissionssenkungspfads (Art. 11)
- bei der Behandlung/Anrechnung von erneuerbaren Energieträgern bzw. synthetischen Energien (Art. 13 usw)

Anträge zu den einzelnen Artikeln

Zu den einzelnen Artikeln nehmen wir wie folgt Stellung:

Artikel 1: Zweck

Absatz 1:

Es besteht kein Bedarf, die Brenn- und Treibstoffe hier besonders zu erwähnen beziehungsweise den Brenn- und Treibstoffen einen besonderen (stärkeren, höheren) Status als beispielsweise der Landwirtschaft oder der Abfallwirtschaft zu verleihen.

Mit diesem Gesetz sollen die Treibhausgasemissionen, insbesondere die CO₂-Emissionen, ~~die auf die energetische Nutzung fossiler Brenn- und Treibstoffe zurückzuführen sind~~, vermindert werden mit dem Ziel, einen Beitrag zu leisten, den globalen Temperaturanstieg auf weniger als 2 Grad Celsius zu beschränken.

Artikel 2: Begriffe

Unter dem Buchstaben b. ‚Treibstoffe‘ sind lediglich die fossilen Energieträger aufgeführt. Da diese Formulierung nicht alle Treibstoffe abdeckt beziehungsweise die erneuerbaren Treibstoffe ausklammert, ist sie dementsprechend zu ergänzen.

b. Treibstoffe: fossile und erneuerbare Energieträger, die in Verbrennungsmotoren zur Krafterzeugung verwendet werden;

Artikel 3: Verminderungsziele

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. hiernach) 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).

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 strasseschweiz formulierte Idee des **Flexibilitätsmechanismus**‘ anstelle eines generellen In- und

Auslandzieles. Dieser Flexibilitätsmechanismus lässt Emissionseinsparungen im In- und Ausland zu, ohne dass vorgängig generelle Einschränkungen definiert 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.~~

Artikel 4: Massnahmen

Absatz 1:

Beim Wegfall der generellen Unterziele (Inlandziel und Auslandziel) ist es nötig, hier explizit zu erwähnen, dass es sich zur Erreichung des Verminderungsziels um Massnahmen im In- und Ausland handelt.

Die Verminderungsziele sollen in erster Linie durch Massnahmen nach diesem Gesetz im In- und Ausland erreicht werden.

Absatz 2:

Nebst den genannten Bereichen, in welchen Massnahmen zur Erreichung des Verminderungsziels beitragen, ist zusätzlich die internationale Zusammenarbeit zu erwähnen, welche auch ihren Beitrag leistet.

Zur Erreichung der Verminderungsziele sollen auch Massnahmen nach anderen Erlassen beitragen, welche die Treibhausgasemissionen vermindern, namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie, Land-, Wald- und Holzwirtschaft, Strassenverkehr und Mineralölbesteuerung, sowie freiwillige Massnahmen und die internationale Zusammenarbeit.

Artikel 10 bis 15: (Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen) von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Art. 10 Grundsatz

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.

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

Absatz 1 ersatzlos zu streichen und bei

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

Vorschlag von auto-schweiz für eine EU-konforme Einführung des neuen Grenzwerts von 95g CO₂/km für Personenwagen ab 2020

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

² Mehrfachanrechnung 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.

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.

Absatz 6 (neu):

Ebenso einer Regelung im CO₂-Gesetz bedarf die Verwendung von synthetischen Treibstoffen und deren Anrechnung an die individuelle Zielvorgabe des Fahrzeugimporteurs 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:

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:

Unverständlich Weise wurde der bisherige Absatz zur Anrechnung von Personenwagen 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 Personenwagen 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. hiervor) 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.

Artikel 25: Kompensation bei Treibstoffen:

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.

Absatz 1

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

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.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Urs Wernli
Zentralpräsident



Pierre Daniel Senn
Vizepräsident

Beilage:

Ausgefüllter Fragebogen bezüglich der Vorlage „Klimapolitik der Schweiz nach 2020“