



Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: energiestrategie@bfe.admin.ch

Bern, 1. Mai 2017// os

G:\VO\Politik\Vernehmlassungen\2017\Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 Änderungen auf Verordnungsstufe\20170105_Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2015 auf Verordnungsstufe.docx

Umsetzung des ersten Massnahmenpaketes zur Energiestrategie 2050: Stellungnahme zur Vernehmlassung zu den Änderungen auf Verordnungsstufe

Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

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.

Sie haben zur Stellungnahme betreffend die «Umsetzung des ersten Massnahmenpaketes zur Energiestrategie 2050: Stellungnahme zur Vernehmlassung zu den Änderungen auf Verordnungsstufe» eingeladen. Für die damit eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen des vorgenannten Vernehmlassungsverfahrens Stellung nehmen zu dürfen, möchte sich der AGVS in aller Form bedanken.

Zusammenfassung

Die Mitglieder des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) sind bereit, ihren Beitrag zu einer weiteren Senkung des CO₂-Ausstosses in Europa auch nach 2020 zu leisten, so wie dies bereits heute der Fall ist. Dazu erwarten sie eine faire Umsetzung: Die EU-Vorschriften für neue Fahrzeuge sind für die Schweiz so zu übernehmen, dass sie für den Schweizer Fahrzeugmarkt gleich ambitioniert sind wie für die Fahrzeugmärkte in den einzelnen EU-Staaten. Der Vorschlag sogenannter Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») seitens des Bundesrates für die CO₂-Grenzwerte für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2020 ist daher grundsätzlich begrüssenswert. Unserer Meinung nach ist die Berücksichtigung der eng miteinander verwandten Themen Verbrauch, CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen mit dem präsentierten Verordnungsentwurf leider noch nicht stimmig. Denn wäh-

rend in Bezug auf die Neuzulassungen von Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (leichte Nutzfahrzeuge LNF) die Anforderungen verschärft werden sollen, wurden die Anforderungen im Bereich der Konformitätsüberwachung und Wartung tendenziell gelockert. Der AGVS sieht diesbezüglich Handlungsbedarf, denn saubere und sparsame neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge verbessern die Schadstoff- und CO₂-Bilanz des Verkehrs nur so lange, wie sie korrekt betrieben werden.

Gemäss unserer Beurteilung sind die vorgeschlagenen Lösungen bezüglich Anforderungen an Neufahrzeuge den Schweizer Verhältnissen nicht hinreichend angepasst, da sie das Erreichen der spezifischen Emissionsziele für den hiesigen Fahrzeugmarkt massiv schwieriger gestalten als für die Märkte in den EU-Ländern. Darüber hinaus soll der biogene Anteil von Erdgas nach wie vor zu Gunsten eines tieferen CO₂-Emissionswertes angerechnet werden. Ohne Berücksichtigung dieser Anliegen würde ein substantieller Fonds mit Sanktionszahlungen geäuft, obwohl im Begleitbericht des Bundesamtes für Energie klar deklariert wird, dass dies nicht das Ziel sei.

Die vorgelegten Bestimmungen werden laut dem BFE-Grundlagenbericht in den Jahren 2020 bis 2023 zu **Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von ca. 130 Mio. CHF (Personenwagen) respektive 70 Mio. CHF (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper)** führen. Und diese Beträge gelten nur für die Annahme eines «Best case»-Szenarios, eine schlechtere Entwicklung und damit deutlich höhere Sanktionszahlungen sind ohne weiteres möglich. Dies bedeutet, dass das BFE für die Schweiz eine Umsetzung vorschlägt, welche zu massiven Sanktionszahlungen führt, obwohl das BFE selber davon ausgeht, dass es in der EU zu keinen Bussenzahlungen kommen wird. Dies widerspricht eklatant dem Ziel, die EU-Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umzusetzen.

Deshalb lehnt der AGVS die vorgeschlagene Regelung ab und schlägt angepasste Einführungsmodalitäten für Personenwagen (PW) und eine separate Regelung für leichte Nutzfahrzeuge (LNF) vor.

Letztere soll erst 2019 bei einer gesonderten CO₂-Verordnungsrevision festgelegt werden, nachdem das BFE die nötigen, jedoch im Begleitbericht fehlenden Grundlagen erarbeitet hat. Bis dahin muss für LNF zwingend das vom BFE aufgezeigte Szenario «Aufgeschobene Umsetzung» eingesetzt werden. Die vorgelegten Einführungsmodalitäten nehmen in keiner Weise Rücksicht auf die Differenzen zwischen PW- und LNF-Markt, denn sie analysieren keineswegs den Fahrzeugmarkt in den einzelnen EU-Ländern und sollen dennoch analog für beide Fahrzeugkategorien gelten.

Vorschlag Einführungsmodalitäten des AGVS:

Jahr	Phasing-in Personenwagen	Leichte Nutzfahrz.	Supercredits (PW und LNF)
2020	75%	50%	2.00
2021	80%	60%	2.00
2022	85%	70%	2.00
2023	90%	80%	1.67

2024	95%	90%	1.33
2025	100%	100%	1.00

Allgemeine Bemerkungen

Der durchschnittliche Norm-CO₂-Ausstoss neuer Personenwagen (PW) in der Schweiz ist in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen. Allein von 2008 bis 2015 konnte dieser um rund 23 Prozent und damit um fast ein Viertel gesenkt werden (vgl. «Faktenblatt Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen 2015» des BFE). Der Etappenerfolg bei der Senkung der CO₂-Emissionen neuer PW in der Schweiz darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass dieser nur mit überproportionalem finanziellen Aufwand durch Marktsteuerungsmassnahmen seitens der Fahrzeugimporteure und der Garagisten möglich war. Dies führte und führt zu Unverständnis bei den meisten Fahrzeugherstellern, halten diese doch die geltenden Grenzwerte in der Europäischen Union (EU) ohne weitere Massnahmen ein und sind daher dort auch nicht bussepflichtig.

Die EU-Emissionsziele gelten nur für die EU als Ganzes, nicht für die einzelnen Länder. Süd-europäische Märkte mit kleineren Fahrzeugen gleichen jene Länder mit grösseren und schwereren Neuwagen aus. Der Schweizer Markt, insbesondere beeinflusst durch topographische (Allradantrieb) und Kaufkraft-Faktoren, ist eher mit den deutschen als den spanischen Verhältnissen zu vergleichen und liegt deshalb im oberen CO₂-Bereich. Für die faire, gleich ambitionöse Umsetzung in der Schweiz sind deshalb auch die Unterschiede innerhalb der EU in Betracht zu ziehen und für die Schweiz die Umsetzung so festzulegen, wie wenn die Schweiz (betreffend Emissionsvorschriften für Fahrzeuge) ein EU-Land wäre.

Bei einer isolierten Schweizer Umsetzung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) ab 2020 sind diverse Einführungsmodalitäten nötig, um ein mit der EU identisches Anstrengungsniveau («equal level of ambition») zu erreichen. Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz, seien es Privatpersonen im PW- oder KMU im LNF-Bereich, muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden.

Auf der anderen Seite sollte aber auch eine Bevorteilung der Schweizer Fahrzeugbesitzer im Bereich der Wartungs- und Unterhaltspflicht verhindert werden. So profitieren Personenwagen und insbesondere leichte Nutzfahrzeuge von europaweit einmalig langen Intervallen zwischen den Motorfahrzeugkontrollen. Unter Berücksichtigung der gerade von leichten Nutzfahrzeugen zurückgelegten Anzahl Jahreskilometer – die oft unter Ausnützung der maximalen Beladung durchgeführt werden - erachten wir derart lange Intervalle als verantwortungslos. Ähnlich verhält es sich mit der Abgaswartung, welche in der Schweiz für das Gros des Fahrzeugparks - entgegen des europäischen Trends - quasi ersatzlos gestrichen wurde. Aus Sicht des AGVS ist es zwingend notwendig, dass parallel zur Einführung strengerer Anforderungen an Neufahrzeuge auch die Überwachung des bestehenden Fahrzeugparks entsprechend verschärft wird. Damit unterstützt der AGVS die Bestrebungen zur (Wieder-) Einführung einer periodischen Abgaswartungspflicht und fordert angemessene Prüfintervalle für leichte Nutzfahrzeuge.

Diese liegen sinnvollerweise zwischen den Intervallen von Personenwagen (5-3-2-2-2...) und schweren Nutzfahrzeugen (2-2-1-1-1...). Berücksichtigt man die hohen jährlichen Fahrleistungen, erscheint uns ein Intervall von 3-2-1-1-1... angemessen. Eine strengere Handhabung bei den leichten Nutzfahrzeugen bezüglich MFK-Intervallen hätte voraussichtlich den positiven «Nebeneffekt», dass der Fahrzeugpark schneller erneuert wird, was ja auch aus Sicht der Emissionsziele zu begrüssen wäre.

Aus der Sicht des AGVS sind an den vom Bundesrat vorgelegten einzelnen Bestimmungen zwingend Anpassungen nötig, die im Folgenden genauer erläutert werden.

Bemerkungen zur CO₂-Verordnung

Zu Art. 26

Der AGVS erachtet es als richtig und wichtig, dass bei Erdgasfahrzeugen die massgebenden CO₂-Emissionen um den Prozentsatz des anrechenbaren biogenen Anteils am Gasgemisch tiefer angesetzt werden. Ohne diese Berücksichtigung besteht die Gefahr, dass die aus Umweltsicht sehr sinnvollen Erdgasfahrzeuge gegenüber anderen alternativen Antriebstechnologien noch weiter benachteiligt werden. Die im bisherigen Artikel 26 beschriebene Regelung soll daher weitergeführt werden und nicht – wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen – gestrichen werden.

Zu Art. 27 Abs. 2f.

Der AGVS begrüsst, dass der Bundesrat Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») für die neuen Grenzwerte von 95 g CO₂/km (Personenwagen) resp. 147g CO₂/km (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) vorsieht. Gleichzeitig halten wir die fehlende getrennte Betrachtung der beiden Fahrzeugkategorien in der Verordnung für falsch.

Die Einführungsmodalitäten sollen so festgelegt werden, dass sie für den Schweizer Fahrzeugmarkt gleich ambitiös sind wie für die EU-Fahrzeugmärkte. Dazu braucht es eine Analyse des künftigen Verlaufs in den 27 EU-Ländern (ohne Grossbritannien). Diese sollte vom BFE vorgelegt werden. Die ersten EU-Länder werden – getrieben durch massive staatliche Steueranreize und Subventionen – bereits 2017 den 95-g-Zielwert erreichen (z.B. Niederlande), andere Staaten aber erst 2024 oder 2025, je nach Fahrzeugmarkt und Ausmass der nationalen Steueranreize. Wie Analysen zeigen, wird auch die Schweiz den 95-g-Zielwert etwa 2025 erreichen können.

Im Gegensatz zu fast allen EU-Ländern, welche emissionsarme Fahrzeuge mit unterschiedlichen Massnahmen wie etwa Kaufprämien und Steuerrabatten umfangreich fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nur sehr eingeschränkt. Lediglich bei Erdgasfahrzeugen wird der biogene Anteil am Gasgemisch bei der Berechnung der massgebenden CO₂-Emissionen abgezogen und bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht direkt staatlich gefördert, wie dies etwa in Deutschland der Fall ist. Aus diesen Gründen gehen wir davon aus, dass die Elektrifizierung der Schweizer Fahrzeugflotte weniger schnell erfolgen wird als dies in den Annahmen des BFEs der Fall ist. Die Annahmen des BFE stellen ein blosses Zielszenario dar, sie wurden nicht aus einer Analyse der aktuellen Trends und Marktaussichten abgeleitet.

Vor dem Hintergrund der fehlenden Anschubfinanzierung für diese emissionsarmen Antriebstechnologien ist es äusserst fragwürdig, eine Regelung einzusetzen, deren Anwendung CO₂-Sanktionszahlungen seitens der Importeure – beim Zutreffen der optimistischen Annahmen – von rund 130 Mio. CHF in den Jahren 2020 bis 2023 auslösen könnte (vgl. Grundlagenbericht des BFE, S. 13). Die angenommenen Szenarien sind zu optimistisch, da der Bundesrat im Gegensatz zu den EU-Ländern keine auf die Emissionsvorschriften abgestimmte Massnahmen vorsieht (wie kohärente kantonale Motorfahrzeugsteuern, Ladeinfrastruktur-Förderung oder eine angepasste Neuwagen-Energieetikette). Jede leicht abweichende Entwicklung des Fahrzeugmarkts würde zu deutlich höheren Bussen führen.

Eine derartige Belastung der Schweizer Importeure, Garagisten und deren Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitiöser wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften sind (vgl. ebd., S. 9). Hohe Strafzahlungen würden zudem den sanktionsfreien Import ausländischer Fahrzeuge nach sechs Monaten stark begünstigen. So entgingen der Schweiz Einnahmen bei der Mehrwert- und der Automobilsteuer in Millionenhöhe, auch der CO₂-Ausstoss würde gesamthaft nicht reduziert werden.

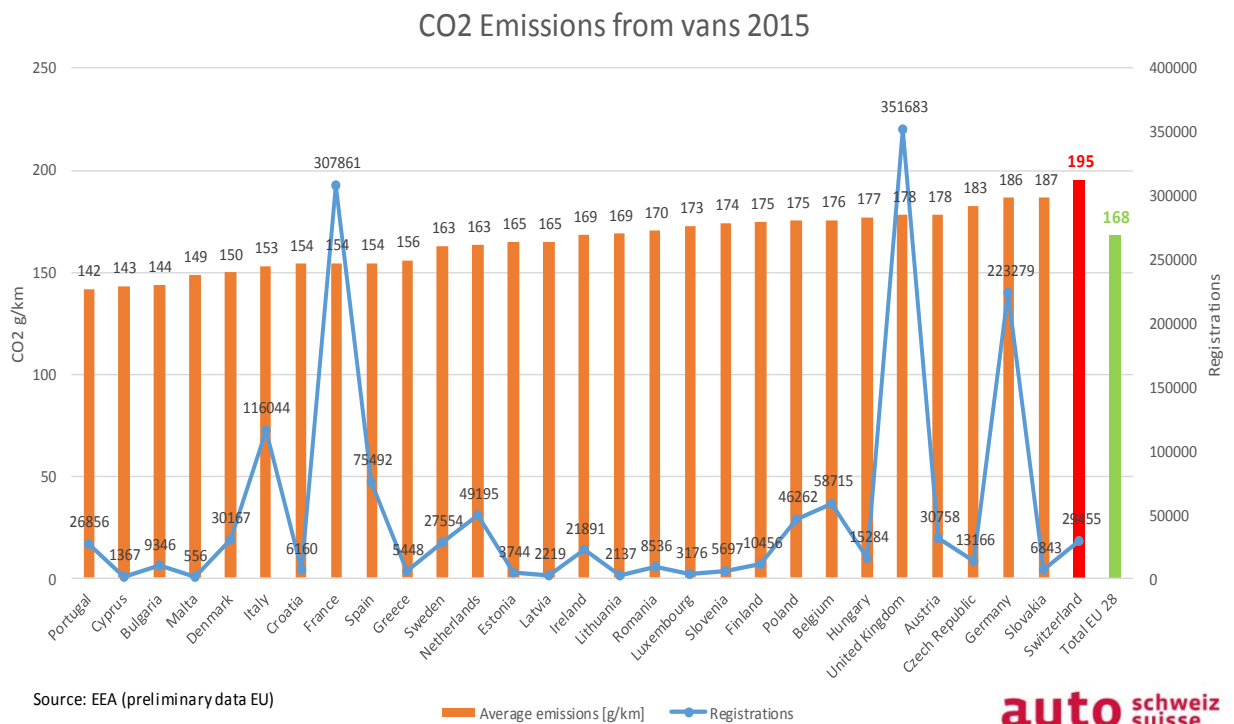
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten vorschlagen:

Jahr	PW-Einführungsmodalitäten	
	Phasing-in	Supercredits
2020	75%	2.00
2021	80%	2.00
2022	85%	2.00
2023	90%	1.67
2024	95%	1.33
2025	100%	1.00

In der Verordnung ist zudem der Hinweis aufzunehmen, dass der Bundesrat die Entwicklung am Fahrzeugmarkt laufend verfolgt und die Einführungsmodalitäten anpasst, falls sich abzeichnet, dass sie im Vergleich zu den EU-Ländern viel strenger wären.

Bei den Lieferwagen und den leichten Sattelschleppern (leichte Nutzfahrzeuge LNF) ist die Ausgangslage noch wesentlich schwieriger. Das vorgeschlagene Phasing-in wird letztlich nicht ausreichen, um die Zielerreichung zu ermöglichen. In der Schweiz ist die Flottenzusammensetzung völlig anders geartet als in der EU. Dies wird zwar im Grundlagenbericht des BFE erwähnt, eine genaue Marktanalyse fehlt aber gänzlich, genauso wie ein Vergleich mit den in der EU in Verkehr gesetzten Fahrzeugen. Es ist davon auszugehen, dass in der EU – nach provisorischen Zahlen der European Environment Agency (EEA) – die LNF den eigentlich erst ab 2017 geltenden Grenzwert von 175g CO₂/km mit einem Durchschnitt von 168g bereits im

2015 deutlich unterschritten haben. Die Schweiz hingegen lag im gleichen Jahr nach einer Berechnung von auto-schweiz (nur typengenehmigte Fahrzeuge) bei einem Schnitt von 195g, wie die nachstehende Grafik zeigt. Für diese gilt anzumerken, dass die hohen Zulassungszahlen in bestimmten Ländern (z.B. Grossbritannien, Frankreich, Deutschland) aufgrund expliziter Förderung und/oder unterschiedlicher Fahrzeugdefinitionen (z.B. Kombi ohne Rückbank = Nutzfahrzeug) zustande kommen.



Die Grafik zeigt, dass die Erreichung des geplanten Grenzwertes von 147g CO₂/km ab 2020 schon in der EU schwierig sein wird – mit den Schweizer Fahrzeugen ist eine Zielerreichung auch mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Einführungsmodalitäten schlicht nicht möglich. Wie auch der BFE-Grundlagenbericht festhält, liegt das durchschnittliche Fahrzeuggewicht hierzulande um rund 350 bis 400 kg höher als in der EU. Eine exakte Marktanalyse, die für die erstmalige Einführung eines Grenzwertes für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper zwingend nötig wäre, liefert der Bericht leider nicht. Ohne diese Analyse ist die Einführung ein Blindflug, der zu einer Verteuerung bestimmter Fahrzeuge um bis zu 15'000.- CHF führen könnte. Das ist sowohl für die Importeure als auch für ihre Kunden – hauptsächlich KMU – nicht zumutbar und würde, analog zu den PW, den sanktionsfreien Import ausländischer Fahrzeuge nach sechs Monaten stark begünstigen. So entgingen der Schweiz auch in diesem Fahrzeugsegment Einnahmen bei der Mehrwert- und der Automobilsteuer in Millionenhöhe, auch der CO₂-Ausstoss würde gesamthaft nicht reduziert werden.

Im PW-Bereich verfügt die Schweiz seit 2012 über Erfahrung mit den Emissionsvorschriften, z.B. wird jährlich durch das BFE ein Neuwagenbericht vorgelegt. Es ist festzustellen, dass die Faktenlage im Bereich LNF in der Schweiz deutlich dünner ist als bei den PW.

Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht zur Verfügung steht, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir verlangen deshalb, dass die LNF-Einführungsmodalitäten erst 2019 bei einer gesonderten CO₂-Verordnungsrevision festzulegen sind, nachdem das BFE die nötigen Grundlagen erarbeitet hat.** Eventualiter fordern wir für LNF folgendes Phasing-in, das mit Variante 3 («Aufgeschobene Umsetzung») im BFE Grundlagenbericht (S. 17) vergleichbar ist:

Jahr	LNF-Einführungsmodalitäten	
	Phasing-in	Supercredits
2020	50%	2.00
2021	60%	2.00
2022	70%	2.00
2023	80%	1.67
2024	90%	1.33
2025	100%	1.00

Sollten bereits bei der vorliegenden CO₂-Verordnungsrevision auch die LNF-Einführungsmodalitäten festgeschrieben werden, ist in der Verordnung analog zu den PW der Hinweis aufzunehmen, dass der Bundesrat die Entwicklung am Fahrzeugmarkt laufend verfolgt und die Einführungsmodalitäten anpasst, falls sich abzeichnet, dass sie im Vergleich zu den EU-Ländern viel strenger wären.

Zu Art. 29

Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs ist der AGVS einverstanden.

Zu Art. 36 Abs. 3

Die Veröffentlichung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Importeur bzw. 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. Um die Berechnungen nachvollziehen zu können, müssten auch die VIN-Nummern zur Verfügung gestellt werden.

Zu Anhang 4a

Die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften bedingt auch die Übernahme der dazugehörigen EU-Regeln zur Ermittlung der Bezugsmasse. In der Formel zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe ist das durchschnittliche Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge (M_{t-2}) durch den in der EU geltenden Wert (M_0) zu ersetzen, und es ist der gleiche Bezugszeitraum (jeweils 3 Jahre, Anpassung alle 3 Jahre) wie in der EU zu verwenden. Schweizerische Alleingänge bei

technischen Fragen wie die Bezugsmasse sind zwingend zu vermeiden, da sie unbeabsichtigte starke Auswirkungen haben können.

Bemerkungen zur Energieeffizienzverordnung (EnEV)

Grundsätzlich stützt der AGVS die Meinung von auto-schweiz, dass bei einer Einführung von absoluten Grenzwerten nach CO₂-Gesetz und CO₂-Verordnung Sinn und Zweck der Energieetikette für Personenwagen kritisch hinterfragt werden müssen. Andererseits anerkennt der AGVS den Einsatz der Energieetikette als hilfreiches Informationsinstrument im Neufahrzeugverkauf. Sie kann jedoch auch zu Verwirrung führen, weil sie andere spezifische Zielwerte und andere Bezugsmassen verwendet als die EU-Emissionsvorschriften. Eventualiter sollte sie neu konzipiert und an die Emissionsvorschriften ausgerichtet werden.

Zu Art. 10 Abs. 1

Die Kennzeichnungspflicht wird nicht von allen Marktteilnehmern eingehalten. Kontrolliert werden aber bisher in erster Linie die offiziellen Markenvertreter. Insbesondere die gemäss Anhang 4, Ziffer 4 vorgeschriebene Kennzeichnung in der Werbung wird vielfach nicht eingehalten, von den Behörden aber kaum geahndet.

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