

Bundesamt für Umwelt  
Sektion Klima  
3003 Bern

Bern, 25. Juli 2012 // UW/mp

G:\HK\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\201208\_August\_CO2\_Verordnung\20120709\_Stellungnahme\_CO2\_Verordnung.doc

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

### **Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein. Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Stellungnahme eingeladen – im Rahmen des Anhörungsverfahrens in obiger Sache Stellung zu nehmen.

#### **1. Vorbemerkung**

Der AGVS verweist grundsätzlich auf die im Rahmen der Anhörung zur Verordnung über die Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen abgegebene Stellungnahme vom 27. September 2011. Ergänzend weisen wir in Bezug auf das diese Vorschriften betreffende Kapitel des Verordnungsentwurfs (Artikel 17 ff.) auf die nachfolgenden Punkte hin, denen die jetzige Verordnung aus unserer Sicht zu wenig Rechnung trägt und die deshalb in der CO<sub>2</sub>-Verordnung unbedingt berücksichtigt werden sollten.

#### **2. Keine Registrierungsmöglichkeit als Klein- oder Nischenhersteller in der Schweiz**

Im Gegensatz zur EU, wo die Möglichkeit besteht, sich als Klein- oder Nischenhersteller gemäss Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 registrieren zu lassen und damit von weniger strengen Auflagen betreffend CO<sub>2</sub>-Emissionen zu profitieren, übernimmt die Schweiz bisher lediglich die in der EU anerkannten Ziele für diejenigen Hersteller, welche sich bei der

EU erfolgreich registrieren konnten. Da gemäss der schweizerischen Verordnung aber nicht die Hersteller an sich, sondern die Importeure der Fahrzeuge für die Einhaltung ihrer Zielvorgaben verantwortlich sind, sollte diesem Umstand in der CO<sub>2</sub>-Verordnung unbedingt Rechnung getragen werden. So gibt es derzeit noch keine Möglichkeit, dass sich ein Hersteller, welcher Fahrzeuge für den Schweizer Markt in kleineren Serien produziert, direkt bei den Schweizer Behörden als Klein- oder Nischenhersteller registrieren lassen kann. Der Umweg über die europäischen Behörden scheint insbesondere dann keinen Sinn zu machen, wenn ein Schweizer Hersteller ausschliesslich Fahrzeuge für den Schweizer Markt herstellt, so wie es bei einigen Spezialfahrzeugen der Fall ist.

### **3. Keine Registrierungsmöglichkeit in der Schweiz ohne Spezialziel in der EU**

Ebenfalls betroffen von der derzeit fehlenden Möglichkeit, sich direkt in der Schweiz als Klein- oder Nischenhersteller zu bewerben, sind Importeure und Händler all derjenigen Fahrzeugmarken, bei welchen der Hersteller in der EU kein Spezialziel beantragt hat. Die Gründe dafür können sein, dass dies der Hersteller bisher „vergessen“ hat oder dass er dazu keinen Anlass sah, da er innerhalb der EU eine andere Fahrzeugpalette absetzt als in der Schweiz. Ebenfalls ist es möglich, dass einige Hersteller dank der Kompensationsmöglichkeit innerhalb der ganzen EU ihre Ziele dort ohne weiteres erreichen können, während es in der Schweiz aufgrund der Topographie, des geringeren Dieselanparts und der Unterschiede in Bezug auf die Kaufkraft gegenüber dem EU-Durchschnitt weitaus schwieriger sein kann, die CO<sub>2</sub>-Zielwerte zu erreichen. Hinzu kommt noch die Situation, dass viele Hersteller in einem Konzernverbund zusammengeschlossen sind und so in der EU einen gemeinsamen Zielwert erhalten, der dank eines breiten Modell- und Markenmixes einfacher einzuhalten ist. In der Schweiz werden die einzelnen Marken eines solchen Automobilkonzerns zum Teil nicht durch denselben Importeur betreut. Dazu gehört zum Beispiel die Marke Porsche, welche in der EU dem VW-Konzern angegliedert ist und daher von den tiefen Emissionen der schwächer motorisierten Konzernmarken-Fahrzeuge profitieren können. In der Schweiz wird die Marke Porsche durch einen eigenständigen Importeur betreut, während die restlichen Konzernmarken Audi, VW, Seat und Skoda durch die AMAG betreut werden. Damit erfolgt auch eine getrennte Abrechnung, es sei denn, die beiden Importeure würden sich zu einer Emissionsgemeinschaft zusammenschliessen.

### **4. Unterschiedliche Massstäbe führen zu Wettbewerbsverzerrungen**

Derzeit präsentiert sich die Situation daher so, dass nur diejenigen Schweizer Importeure und Händler von Spezialzielen profitieren können, welche Fahrzeugmarken mit bestehendem Spezialziel in der EU verkaufen. Dies führt dazu, dass beispielsweise ein Aston Martin erst bei Überschreiten der Grenze von 320 g CO<sub>2</sub>/km sanktioniert wird, während ein bezüglich Emissionen vergleichbarer Ford Mustang bereits bei Überschreiten von ca. 135 g CO<sub>2</sub>/km sanktioniert wird. Da sich die Stückzahlen solcher in der Schweiz verkaufter Fahrzeugmarken wie z.B. Ford USA in Grenzen halten und im Bereich der Stückzahlen von Marken mit Kleinherstellerziel wie z.B. Aston Martin, Ferrari oder Ssangyong liegen, erscheint es nicht gerechtfertigt, dass hier unterschiedliche Massstäbe bei der Sanktionierung angewandt werden. Dies führt ohne Zweifel zu einer Wettbewerbsverzerrung und Begünstigung einzelner Marken und Importeure.

### **5. Schaffung der Möglichkeit zur Festlegung von Spezialzielen durch das BFE**

Es sollte deshalb eine Möglichkeit geschaffen werden, damit das Bundesamt für Energie für Schweizer oder ausländische Hersteller bzw. deren Importeure Spezialziele für Klein- oder Nischenhersteller selber festlegen kann. Die Kriterien dazu könnten analog zur EU auf Grundlage der Anzahl zugelassener Fahrzeuge definiert werden. Dazu könnten entweder die

Werte von 10'000 bzw. 300'000 für Klein- bzw. Nischenhersteller der EU übernommen werden, wenn die Anzahl in der EU zugelassener Fahrzeuge als Basis genommen wird. Alternativ dazu könnten auch aus dem Verhältnis zwischen in der EU pro Jahr zugelassenen Fahrzeugen und in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugen eigene Stückzahlgrenzen für die Schweiz definiert werden. Diese sollten dann aber fairer- und konsequenterweise auch auf alle anderen Fahrzeugmarken angewendet werden. Aktuell würden diese Grenzen bei einem Verhältnis von 13 Millionen zu 300'000 Neuzulassungen bei 231 Fahrzeugen für eine Kleinherstellermarke und bei 6923 Fahrzeugen für eine Nischenherstellermarke liegen. Diese Methode trägt den Schweizer Begebenheiten zwar besser Rechnung, ist aber auch mit mehr Aufwand verbunden.

Für die Berücksichtigung unserer Inputs bedanken wir uns im Voraus bestens. Bezüglich Bemerkungen zu den übrigen Artikeln des Verordnungsentwurfs verweisen wir auf die Stellungnahme von *strasseschweiz*, welcher wir uns anschliessen.

Freundliche Grüsse  
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Katrin Portmann  
Mitglied der Geschäftsleitung