

Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitische Instrumente
Daniela Hänni
3003 Bern

Bern, 27. September 2011 // MP

G:\HK\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\201109_September_Verordnung_Verminderung_CO2Emissionen\20110926_B_Anhörnung_CO2-Verordnung_Definitiv.doc

Anhörnung zur Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen

Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten uns an dieser Stelle noch einmal bedanken, dass wir die Gelegenheit hatten, im Rahmen der externen Begleitgruppe bei der Ausarbeitung der Verordnung mitzuarbeiten. Gerne nutzen wir die Gelegenheit, in obiger Sache Stellung nehmen zu können. Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, vertritt seit 1927 die Interessen von rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

1. VORBEMERKUNG

Die vorliegende Verordnung hat im Sinne des CO₂-Gesetzes die Reduktion der CO₂-Emissionen der Schweizer Neuwagenflotte zum Ziel. Neue Personenwagen werden in der Schweiz durch verschiedenste Kanäle vertrieben und schliesslich in Verkehr gesetzt. Die meisten im AGVS organisierten Garagenbetriebe betreiben nebst dem Werkstattgeschäft den Handel mit Neu- und Gebrauchtwagen. Insbesondere beim Neuwagenvertrieb bestehen innerhalb unserer Mitglieder grosse Unterschiede in Bezug auf die Beschaffung neuer Personenwagen. Während offizielle Markenvertreter ihre Neufahrzeuge grösstenteils durch den offiziellen Schweizer Importeur beziehen, greifen marken- und importeursunabhängige Betriebe oft auf direkt oder parallel importierte Fahrzeuge zurück.

Der AGVS vertritt somit sowohl die Interessen von importeursnahen Betrieben als auch solcher Unternehmen, welche Fahrzeuge selber importieren. Unter diesem Aspekt ist es unser zentrales Anliegen, dass die vorliegende Verordnung keine Wettbewerbsverzerrung innerhalb unserer Mitglieder bewirkt und für Chancengleichheit von Klein- und Grossbetrieben sorgt. Auch aus Sicht der Konsumenten scheint uns dies im Sinne eines fairen Wettbewerbs im Neuwagengeschäft ein wesentlicher Punkt zu sein, welchem diese Verordnung Rechnung zu tragen hat.

2. BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 1 Gegenstand

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 2 Personenwagen

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 3 Erstmaliges Inverkehrsetzen

Abs. 1 Buchstabe b

Die in der Verordnung vorgesehene Frist von nur 3 Monaten lädt dazu ein, die in der Schweiz fällige CO₂-Abgabe mit einer Immatrikulation im Ausland zu umgehen. Somit würden insbesondere Schweizer Händler und Importeure, welche Fahrzeuge ohne vorherige Zulassung im Ausland importieren, benachteiligt. Deshalb bevorzugen wir die Variante mit der Mindestdauer von einem Jahr, bevor ein Neuwagen von den Auflagen der Verordnung ausgenommen wird. Damit wird eine klare Abgrenzung zwischen Neuwagen und Gebrauchtwagen geschaffen.

Mögliche Zusatzabgaben durch Doppelbesteuerungen für bereits einmal in der EU zugelassene Fahrzeuge erachten wir als gering, da sich die Fahrzeughersteller unter dem Aspekt der Vermeidung von Sanktionen um technische Lösungen bemühen werden, welche es ermöglichen, die Flotten-Emissionsziele im EU-Raum zu erreichen. Würden die theoretisch zwar fälligen, aber faktisch dank des technischen Fortschrittes und der Kompensationsmöglichkeit über den gesamten EU-Raum wohl minimal oder gar nicht anfallenden Sanktionen bei einer Erstzulassung in der EU angerechnet, könnte damit die Schweizer Sanktionsregelung unterlaufen werden.

Abs. 1 Buchstabe c (neu)

Zur Definition des massgebenden Berechnungszeitraumes und in Korrelation zu den unter Art. 29 und 30 geforderten Anpassungen schlagen wir folgende Ergänzung vor:

c. nach dem 31. Dezember 2012 in die Schweiz importiert wurden; massgebend ist das Datum der Verzollung

Zu Art. 4 Grundsatz

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 5 Grossimporteur

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 6 Provisorische Unterstellung als Grossimporteur

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 7 Kleinimporteur

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 8 Emissionsgemeinschaften

Abs. 4

Es fehlt unserer Meinung nach das durchschnittliche massgebende Leergewicht. Obwohl nicht zwingend notwendig, würde diese Angabe die Planung erleichtern.

Zu Art. 9 Massgebende CO₂-Emissionen

Abs. 1

Der AGVS ist der Überzeugung, dass die Typengenehmigung für diese Massnahme ungeeignet ist. Auf der TG wird bei den CO₂-Emissionen immer der schlechteste Fall abgebildet.

Ausserdem ist in diesem Artikel auch die Quelle des Leergewichts zu definieren. Die TG eignet sich dazu ebenfalls nicht, da bei den meisten Fahrzeugen ein Bereich für das Leergewicht angegeben wird.

Wir sind deshalb der Meinung, dass sowohl die CO₂-Emissionen als auch das Leergewicht von den EU-Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity, COC) übernommen werden müssen.

Das ASTRA muss für die Berechnung des individuellen Zielwerts und die Verrechnung einer allfälligen Sanktion bei direkt importierten Fahrzeugen (mit oder ohne COC) ohnehin eine Möglichkeit schaffen, die massgeblichen Daten zu erfassen. Dementsprechend sollte es auch möglich sein, die COC-Daten der typengenehmigten Fahrzeuge in dieser Datenbank zu erfassen.

Wir schlagen deshalb vor, Art. 9, Abs 1 wie folgt neu zu formulieren:

Die Grossimporteure liefern die zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe notwendigen Daten elektronisch an eine vom UVEK zu bestimmende Stelle. Diese Daten umfassen die Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN), die CO₂-Emissionen, das Leergewicht und allfällige innovative Technologien. Zur Kontrolle dieser Daten kann das UVEK jederzeit das Einreichen einer angemessenen Zahl von Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity, COC) nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG verlangen. Werden die Daten bis am 31.12. des Referenzjahres nicht gemeldet, beruhen die massgebenden CO₂-Emissionen eines Personenwagens auf den Angaben in der Typengenehmigung nach Artikel 97 VTS und der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV).

Des Weiteren sind folgende Ergänzungen vorzunehmen, damit für in der Schweiz besteuerte Fahrzeuge ähnliche Ansätze gelten wie in der EU:

Abs. 4

Für einen Personenwagen, der über keine der unter den Absätzen 1-3 aufgeführten Nachweise verfügt und nicht unter Absatz 6 fällt, werden die massgebenden CO₂-Emissionen nach Anhang 1 berechnet.

Abs. 6 (neu)

Bei Fahrzeugen, die in Europa über keine Gesamtgenehmigung verfügen, gelten die CO₂-Besteuerungsgrundsätze der EU, sofern die in Abs. 4 enthaltenen nicht überschritten werden.

Zu Art. 10 Mit Erdgas betriebene Personenwagen

Mit einer Branchenvereinbarung und einem Biogas-Ausgleichsfonds strebt der Verband der Schweizerischen Gasindustrie VSG an, dass ein möglichst hoher Anteil des als Treibstoff verkauften Gases aus Biomasse stammt. Bereits seit mehreren Jahren liegt der Biogasanteil bei etwa 20%. Dementsprechend beantragt der AGVS, die für Sanktionen massgebenden CO₂-Emissionen bei Erdgasfahrzeugen um den effektiven Biogasanteil zu kürzen. Es ist daher schon heute von einer Reduktion um 20% statt nur 10% auszugehen.

Zu Art. 11 Innovative Technologien

Abs. 2

«Der Importeur hat den Nachweis der Verminderung mittels COC zu erbringen und eine Typengenehmigung zu beantragen. Diese gilt nur für Personenwagen mit der gleichen innovativen Technologie.» Hier wird der Ansatz, die Berechnung über die TG-Daten zu machen, völlig ad absurdum geführt. Ein Beispiel: Nach aktuellem Stand ist eine innovative Technologie etwas, das nicht im Fahrzyklus erfasst wird und noch nicht allgemein üblich (Marktpenetration < 3 %) ist. Nehmen wir ein Fahrzeug mit LED-Lampen, Solardach und spezieller Klimaanlage. Solche Technologien werden normalerweise als aufpreispflichtige Sonderausstattungen angeboten. Im konkreten Fall würde das bedeuten, dass für das gleiche Fahrzeug insgesamt 8 TG erstellt werden müssten (1 TG mit Fahrzeug ohne innovative Technologie, 3 TG mit je einer, 3 TG mit je zwei und 1 TG mit allen 3).

Fazit: Eine korrekte Anrechnung innovativer Technologien mit vertretbarem Aufwand muss zwingend über COC-Daten erfolgen.

Zu Art. 12 Abweichungen von der Typengenehmigung

Die Angabe der Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN) ab welcher ein typengenehmigter Fahrzeugtyp sinkende CO₂-Emissionen aufweist, ist in der Praxis schwer oder gar nicht umsetzbar. Etliche Modelle werden in verschiedenen Werken auf verschiedenen Kontinenten gefertigt und haben demzufolge je nach Herkunft unterschiedliche VIN-Bereiche. Die Importeure müssten also VIN-Listen und die entsprechenden CO₂-Emissionen einreichen, was de facto wieder auf die Meldung von COC-Daten herausläuft. Oder anders gesagt: Wenn die Berechnung im Normalfall aufgrund von COC-Daten erfolgt, erledigt sich dieser Punkt für die meisten Fahrzeuge von selbst.

Zu Art. 13 Massgebende Zielvorgabe

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 14 Durchschnittliches Leergewicht

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 15 Verfahren bei der Einfuhr

Zur Schaffung von Chancengleichheit ist folgende Ergänzung vorzunehmen:

Im Vollzug sind Importe von Fahrzeugen mit Typengenehmigung sowie von Fahrzeugen ohne Typengenehmigung, die in der Gesamtabrechnung kumuliert werden, gleichgestellt. Wenn die Berechnung – wie von uns gefordert - im Normalfall aufgrund von COC-Daten erfolgt, erübrigt sich diese Präzisierung.

Zu Art. 16 Verfahren bei der Herstellung

Keine Bemerkungen

Zu Art. 17 Abrechnung für Grossimporteure

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 18 Zahlungsfrist

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 19 Verfügung

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 20 Betreibungsverfahren

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 21 Kosten

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 22 Rechtsmittel

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 23 Anzahlungen**Abs. 1**

Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass auf Vorauszahlungen verzichtet werden sollte.

Diese Anzahlungen kommen einer Vorverurteilung gleich – man glaubt nicht, dass der Importeur es dieses Jahr besser macht, als im Vorjahr. Ein Bezug auf das Vorjahr führt ausserdem unserer Meinung nach in vielen Fällen zu völlig falschen Beträgen, weil sich die Effekte des technischen Fortschrittes oft sprunghaft bemerkbar machen.

Wenn Vorauszahlungen aber unumgänglich sein sollten, müssen diese unbedingt auf Grund einer provisorischen Quartalsabrechnung im Referenzjahr erfolgen.

Zu Art. 24 Sicherheiten**Abs. 1**

Soll wie folgt ergänzt werden:

Der Verzug bei der Schlussabrechnung beginnt mit Ablauf der Nachfrist gemäss Art. 20 Abs. 1.

Zu Art. 25 Vollzugsentschädigung

Die Aufwandentschädigung von 1,5 Millionen Franken soll als obere Grenze festgelegt werden. Die Vollzugsbehörden müssen ihren Aufwand ausweisen.

Zu Art. 26 Verteilung an die Bevölkerung

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 27 Berichterstattung

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 28 Berücksichtigung besonders tiefer CO₂-Emissionen

Stand heute liegen nur reine Elektrofahrzeuge oder solche mit Range Extender sowie Plug-In-Hybride unter der Grenze von 50 g CO₂/km. Die Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge ist noch gering und eine indirekte Förderung im Hinblick auf die CO₂-Reduktion ist sicher angebracht. Damit sich diese Fahrzeuge bei einer breiter werdenden Käuferschicht über die Early Adopters hinaus und folglich am Markt behaupten können, sind wir der Meinung, dass sie bis und mit 2015 jeweils 3,5fach berücksichtigt werden sollen. Das wäre ein kostengünstiger Treiber für neue Technologien.

Zu Art. 29 Übergangsbestimmungen

Abs. 1

Wir sind der Meinung, dass in Anbetracht der aus unserer Sicht erforderlichen Änderungen, die insbesondere auch die Datenerfassung und die Berechnung betreffen, ein Beginn des ersten Referenzjahres am 1. Juli 2012 unrealistisch ist.

Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass das erste Referenzjahr erst dann beginnen darf, wenn die Bundesverwaltung gewährleisten kann, dass die Erfassung von COC-Daten für die Emissionsberechnung funktioniert. Bei der Erstellung dieses Erfassungssystems dürfen für die Importeure keine Mehrkosten und kein Mehraufwand entstehen.

Wir schlagen deshalb vor, den Abs. 1 wie folgt zu ändern:

Das erste Referenzjahr beginnt am 1.1.2013 und dauert 1 Jahr.

Abs. 2

Buchstabe a

Das Datum ist entsprechend anzupassen.

Buchstabe c ist ersatzlos zu streichen.

Wir erachten Vorauszahlungen auf Grund einer nicht offiziellen Abrechnung des Jahres 2011 bzw. 2012 als unzulässig.

Zu Art. 30 Inkrafttreten

Das Datum ist entsprechend anzupassen.

Anhang 1

Nach Möglichkeit sollen Formeln für Erdgas- und Flüssiggasfahrzeuge, für Fahrzeuge mit Dieselmotor und Hybrid-Elektro-Antrieb und für Elektrofahrzeuge ergänzt werden.

3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Genereller Hinweis zur Verbesserung der Chancengleichheit kleiner Händler

Um die Chancengleichheit zwischen kleinen Händlern und Marktteilnehmern, welche Möglichkeiten zur Bildung von Emissionsgemeinschaften haben zu verbessern, könnten wir uns folgendes Modell vorstellen:

Wenn die effektiven CO₂-Emissionen eines Fahrzeuges bei der Zulassung durch einen kleinen Händler unter dem Zielwert liegen, wird die Bescheinigung wie im Vollzugsmodell vorgesehen direkt ausgestellt. Zudem könnte nun dieser Händler einen Gutschein (z.B. in Form eines Emissionszertifikates) in Höhe der Differenz zwischen effektiven CO₂-Emissionen und Zielwert erhalten. Analog den Grossimporteuren werden dabei auch besonders tiefe CO₂-Emissionen gemäss Art. 28 berücksichtigt. Bei einer folgenden Zulassung eines Fahrzeuges mit CO₂-Emissionen über dem Zielwert, kann die Sanktion ganz oder teilweise über einen Gutschein verrechnet werden. Die Verwaltung dieser Gutscheine könnte mittels Identifikation per Unternehmens-Identifikationsnummer (UID) des Händlers erfolgen.

Bussenhöhe unter Berücksichtigung des Verhältnisses Euro-Kurs zu CHF

In Anbetracht des aktuellen Euro-Kurses von rund CHF 1.20 sind die Bussen in der Schweiz deutlich höher als in der EU. Die aktuell im CO₂-Gesetz festgelegten Bussen wurden seinerzeit mit einem Kurs von CHF 1.50 aus den in der EU geltenden Ansätzen umgerechnet. Hier besteht seitens des Gesetzgebers akuter Handlungsbedarf!

Wir danken für die Gelegenheit, uns im Rahmen der verwaltungsexternen Begleitgruppe und der Anhörung im Sinne unserer 4000 Mitglieder zu äussern und hoffen, dass unsere Einwände und Lösungsansätze berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz

Urs Wernli
Zentralpräsident

Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung