

Bundesamt für Energie
Energiepolitische Instrumente
Frau Daniela Hänni
3003 Bern

Bern, 30. September 2011

Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen; Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Anhörung zur Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen haben Sie die Grüne Partei zwar nicht zur Anhörung eingeladen. Aufgrund der Bedeutung, die wir der Vorlage beimessen, erlauben wir uns dennoch eine Stellungnahme einzureichen.

Dank der Initiative für menschenfreundlichere Fahrzeuge (Stopp-Offroader Initiative) hat das Parlament dieses Jahr eine Gesetzeslücke geschlossen und den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss bei Neuwagen bis 2015 auf 130 Gramm CO₂ pro Kilometer beschränkt. Allein mit dieser Massnahme kann ein Sechstel des Schweizer Klimaziels bis 2020 im Inland erreicht werden.

Die Grünen unterstützen den Verordnungsentwurf grundsätzlich. Wie die Änderungen im CO₂-Gesetz orientiert er sich weitgehend an der EU-Regelung, wobei den besonderen Voraussetzungen in der Schweiz als Importland für Personenwagen Rechnung getragen wird. Im Einzelnen beantragen die Grünen jedoch Verbesserungen. Um ein Umgehen der Vorschriften durch Scheinzulassungen im Ausland zu vermeiden, soll die Frist für die Zulassung im Ausland auf ein Jahr erhöht werden. Ausserdem soll die Verordnung wie geplant auf den 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt werden. Die Autoimporteure hatten genug Zeit, sich darauf einzustellen. Kritisch bemerken wir, dass das Komitee der Stopp-Offroader-Initiative weder in die Erarbeitung der Verordnung beigezogen noch zur Anhörung eingeladen wurde.

Wir danken Ihnen für die Entgegennahme unserer Anliegen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Franziska Teuscher
Vizepräsidentin



Urs Scheuss
Fachsekretär

Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen; Anhörung

Antwort der Grünen Partei der Schweiz

Einleitend

Nach wie vor ist der Verkehr eine der Hauptursachen für die Klimaerwärmung. Während in der Schweiz die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen bis 2010 um 12,9 Prozent gegenüber 1990 zurückgegangen sind, liegen die Treibstoffemissionen immer noch um 12,9 Prozent über dem Niveau von 1990. Aufgrund der Erneuerung der Fahrzeugflotte ist zwar in Zukunft von einer Absenkung des CO₂-Ausstosses auszugehen. Die Reduktion ist jedoch zu langsam und hemmt die Erreichung der Ziele des Klimaschutzes. Der Handlungsbedarf bei den Fahrzeugen ist daher gross, zumal in diesem Bereich bislang griffige Massnahmen fehlten. Dank der Stopp-Offroader-Initiative wird nun mit dem indirekten Gegenvorschlag zur Einführung der Neuwageneffizienz diese Lücke geschlossen. Wirksamer Klimaschutz im Verkehr ist damit künftig kein Tabu mehr.

Der vorliegende Entwurf der Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen definiert die Ausführungsbestimmungen zur Einführung der Neuwageneffizienz gemäss CO₂-Gesetz. Grundlage dafür ist der indirekte Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Für menschenfreundlichere Fahrzeuge (Stopp-Offroader-Initiative)“, welcher am 18. März 2011 vom Parlament verabschiedet wurde. Dieser legt fest, dass analog zum EU-Mechanismus die Emissionen von neu immatrikulierten Personenwagen auf durchschnittlich 130 Gramm CO₂ pro Kilometer im Jahr 2015 gesenkt werden. Allein mit dieser Massnahme kann der gesamte CO₂-Ausstoss in der Schweiz bis 2020 gegenüber 1990 gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Energie um 3,2 Prozent oder 1,7 Millionen Tonnen reduziert werden. Dies entspricht einem Sechstel des gesamten Reduktionsziel im neuen CO₂-Gesetz.

Der Inhalt des Verordnungsentwurfs wurde bereits in der Botschaft des Bundesrates zur Initiative und zum indirekten Gegenvorschlag beschrieben und dargestellt. Wie die entsprechende Änderung der CO₂-Gesetzes orientiert er sich stark am europäischen Recht, wobei den besonderen Voraussetzungen in der Schweiz als Importland für Personenwagen Rechnung getragen wird. Die weitgehende Angleichung ist sinnvoll, da hierzulande dieselben Fahrzeugmodelle auf den Markt gelangen wie in der EU. Um das Ziel einer raschen Absenkung der CO₂-Emissionen von Neuwagen zu erreichen, sollte das jetzt gesetzte Etappen-Ziel, nämlich 130 Gramm CO₂ pro Kilometer bis 2015 für den Zeitraum 2016 bis 2020, deutlich verschärft werden. Die Grünen werden sich für eine weitere Anpassung des CO₂-Gesetzes einsetzen und verlangen bereits heute einen Zielwert bis 2020 von mindestens 85 Gramm CO₂ pro Kilometer. Für den Zeitraum 2012

bis 2015 ist eine konsequente Umsetzung anzustreben, die alle Neuwagenimporte umfasst und Schlupflöcher schliesst, welche die Zielerreichung gefährden.

Mit Befremden stellen die Grünen schliesslich fest, dass das Komitee der Stopp-Offroader-Initiative weder in die Erarbeitung der Verordnung beigezogen noch zur Anhörung eingeladen wurde. Immerhin wurde dank der Initiative der indirekte Gegenvorschlag ausgelöst. Besonders stossend ist ausserdem, dass entgegen der Ankündigung des Bundesrats die Verordnung erst am 1. Mai 2012 in Kraft tritt und die Umsetzung dadurch um ein halbes Jahr verzögert wird. Dabei hat das Initiativkomitee mit dem bedingten Rückzug der Initiative den Weg geöffnet, die Neuwageneffizienz zum selben Zeitpunkt wie die EU einzuführen. Das Argument der Autoimporteure, die Branche müsse genügend Zeit haben, sich anzupassen, können die Grünen nicht nachvollziehen, da die Verbände früh einbezogen wurden und damit rechtzeitig auf die neuen Bestimmungen hätten reagieren können.

Zu einzelnen Punkten der Vorlage äussern wir uns wie folgt:

Erstmaliges Inverkehrsetzen (Art. 3)

Die Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen betreffen lediglich jene Fahrzeuge, die erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt werden. Neben Fahrzeugen, die in der Schweiz selber erstmals zum Verkehr zugelassen werden, umfasst die Definition auch Fahrzeuge, die bis zu einer gewissen Frist im Ausland zugelassen waren. Das bedeutet, dass auf Fahrzeuge, die länger als diese Frist im Ausland zugelassen waren, die Bestimmungen zur Neuwageneffizienz nicht mehr angewendet werden können. Damit eröffnet sich ein Schlupfloch, welches eine Umgehung ermöglicht, die umso wahrscheinlicher ist, je kürzer die Dauer ist, während der ein Fahrzeug im Ausland zugelassen ist.

Würde die Frist gemäss EU-Regelung übernommen, könnte ein Personenwagen, der länger als drei Monate im Ausland zugelassen war, in der Schweiz in Verkehr gesetzt werden, ohne dass er in den Geltungsbereich fällt. Das Problem stellt sich analog in der EU, welche bereits eine Verlängerung der dreimonatigen Frist in Aussicht gestellt hat, wenn die Umgehung der Neuwageneffizienz zu gross wird. Die Schweiz, die direkt an drei grosse Autoherstellerländer grenzt, würde jedoch mit einer Frist von lediglich drei Monaten mit Sicherheit von einer Vielzahl von Umgehungsgeschäften betroffen sein. Gerade für grössere Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen deutlich über dem Zielwert würde sich rasch ein Markt zur Umgehung der Regelung bilden.

Aus diesem Grund beantragen die Grünen die Zulassungsfrist gemäss Variante auf ein Jahr festzulegen. Ausserdem soll aus Sicht der Grünen die Umgehung laufend beobachtet und gegebenenfalls die Frist weiter verlängert werden.

Innovative Technologien (Art. 11)

Die Berücksichtigung der Verminderung von CO₂-Emissionen durch innovative Technologien gemäss EU-Verordnung sollte nicht vorbehaltlos übernommen werden. Die Wirksamkeit der Innovationen muss auch im Betrieb unter hiesigen Bedingungen gegeben sein. Kann dies nicht belegt werden, soll die Anrechnung nicht gewährt werden.

Massgebende Zielvorgabe (Art. 13 und Anhang 2)

Auch wenn die EU die gleiche Regelung kennt, ist die Berücksichtigung des Gewichts bei der Berechnung der individuellen Zielwerte für den CO₂-Ausstoss stossend. Importeure von schweren Fahrzeugen erhalten einen höheren Zielwert und zahlen entsprechend eine tiefere Sanktion für die Überschreitung des Zielwertes. Bei leichten Fahrzeugen, die weniger als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, können sich dagegen Zielwerte ergeben, die über dem tatsächlichen Ausstoss liegen, sodass auch für solche Fahrzeuge Sanktionen bezahlt werden müssen. Der Anreiz, leichte Fahrzeuge zu importieren ist geringer, auch wenn das Gewicht nur zu 60 Prozent berücksichtigt wird.

Schwere Fahrzeuge erzeugen übermässig CO₂-Emissionen und gefährden die anderen Verkehrsteilnehmenden unverhältnismässig. Damit ist unmittelbar das Anliegen der Stopp-Offroad-Initiative angesprochen. Diese zielt im Wesentlichen auf die Reduktion der Anzahl schwerer Fahrzeuge im Strassenverkehr. Ausserdem weist die Schweiz im europäischen Vergleich eine der höchsten CO₂-Emissionen pro Fahrzeug aus. Um dem Anliegen der Initiantinnen und Initianten entgegenzukommen und dem grösseren Handlungsbedarf beim CO₂-Ausstoss aus Treibstoffen in der Schweiz Rechnung zu tragen, beantragen die Grünen, den Faktor a (Steigung der Zielwertgerade) in der Formel im Anhang 2 von 0.0457 auf 0.02 zu reduzieren.

Aufgrund technischer Innovationen verbessert sich die Erreichung der Zielwerte laufend. Aus diesem Grund beantragen die Grünen, dass der Faktor mit der Zeit nach unten angepasst wird und so der Druck auf schwere Fahrzeuge aufrecht erhalten und der Trend zu kleinen Personenwagen forciert wird. Alternativ kann die Standfläche zur Korrektur verwendet werden, wie dies bereits im Gesetz (Art. 11b) vorgesehen ist. Diese würde die oben genannte Gewichtsproblematik leicht entschärfen.

Berücksichtigung besonders tiefer CO2-Emissionen (Art. 28)

Die mehrfache Gewichtung von Fahrzeugen mit Ausstoss von unter 50 Gramm CO2 pro Kilometer führt zu einer künstlichen Absenkung des ermittelten Durchschnittswertes. Die realen Emissionen sind somit höher als die erwarteten Emissionen (berechnet aus Anzahl Fahrzeuge multipliziert mit dem Mittelwert). Obwohl die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge gering sein wird, ist diese künstliche Mittelwertsverzerrung stossend.

Übergangsbestimmungen und Inkrafttreten (Art. 29 und 30)

Das Bundesamt für Energie hat zuhanden einer externen Arbeitsgruppe, in der auch die Autoimporteure vertreten waren, bereits anfangs April 2011 klar gemacht, dass die Verordnung – mit einer gewissen Übergangsfrist – auf Anfang 2012 in Kraft gesetzt werden soll. Eine Verschiebung um volle sechs Monate ist hingegen nicht angebracht. Wir beantragen den Beginn des Referenzjahres (Art. 29) auf den 1. Januar 2012 fest zu legen und das Inkrafttreten der Verordnung (Art. 30) entsprechend anzupassen.