



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.

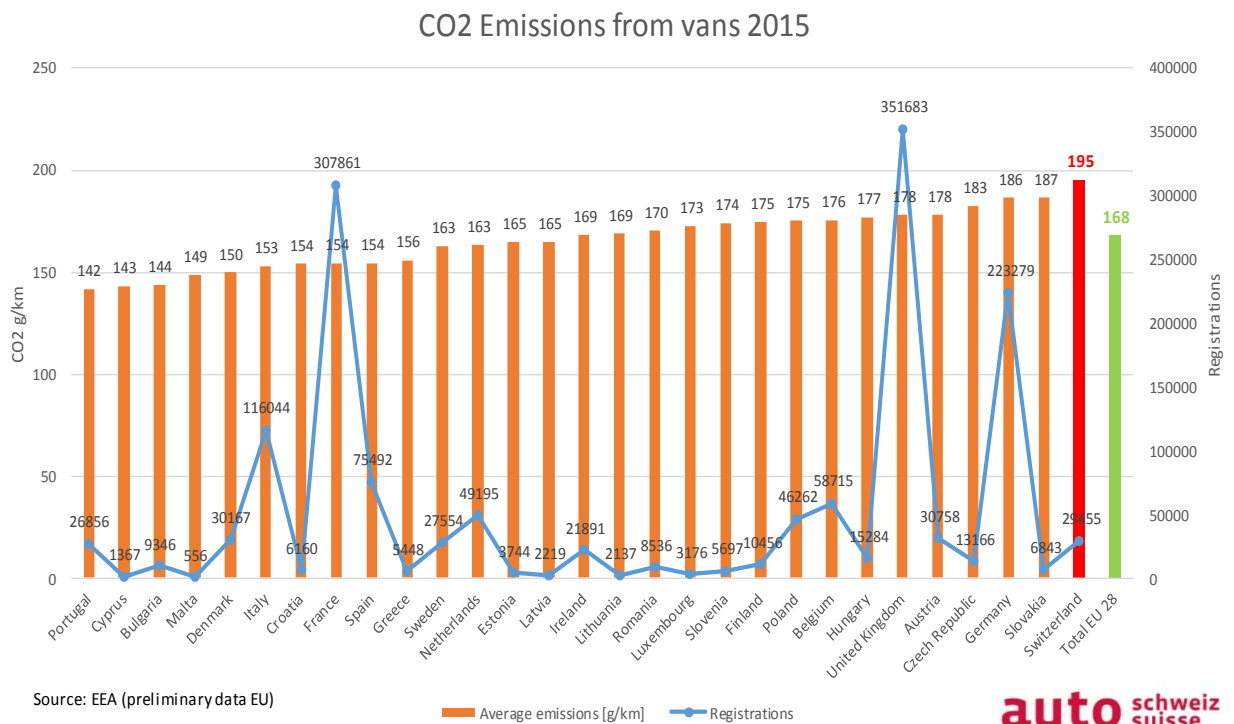
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten vorschlagen:

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

Bundesamt für Energie
3003 Bern

via E-Mail:
energiestrategie@bfe.admin.ch

Bern, 8. Mai 2017 / AK

117

Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 1. Februar 2017 hat Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard die Anhörung zur «Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050» eröffnet. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Auf Grundlage der Eingabe von auto-schweiz äussern wir uns hauptsächlich zur Totalrevision der Energieverordnung bzw. zur neuen Energieeffizienzverordnung und zur Teilrevision der CO₂-Verordnung.

Für den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG sind folgende Punkte wichtig:

1. Grundsätzliches

1.1 Erfolgreiche Massnahmen zur CO₂-Reduktion

Das Transportgewerbe hat – zusammen mit der Nutzfahrzeugindustrie – in den letzten Jahren bereits sehr viel zur Reduktion der Schadstoffemissionen und des CO₂-Ausstosses im Verkehr beigetragen. Dank einer raschen und kontinuierlichen Flottenerneuerung, die mit Investitionen in Millionenhöhe durch die privaten Transportunternehmen ohne jegliche Unterstützung durch den Staat realisiert wurde, nahm der spezifische Treibstoffverbrauch pro Fahrzeug laufend ab. Erfolgreiche Massnahmen, die in die gleiche Richtung wirkten, waren ausserdem die laufende Verbesserung der Produktivität im Strassentransport mittels Reduktion der Leerfahrten sowie regelmässige Aus- & Weiterbildungskurse der Berufsfahrerinnen und -fahrer in ökologischem Fahren («EcoDrive»). Insgesamt konnte dadurch eine Verbesserung von durchschnittlich rund 26 auf 19 Liter Diesel je 100 Kilometer erzielt werden, moderne Nutzfahrzeuge sind somit um 27% effizienter.

Als Folge nahm im Gleichschritt mit dem Minderverbrauch an Treibstoff auch der Ausstoss an CO₂ pro Fahrzeug ab. Seit 2010 sind die Fahrleistungen im Güterverkehr (Fahrzeugkilometer) insgesamt zwar jedes Jahr gestiegen, total um 12% bei den schweren Nutzfahrzeugen über

217 3,5 Tonnen sowie 40% bei den leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen. Die CO₂-Emissionen nahmen jedoch im gleichen Zeitraum trotzdem «nur» unterproportional um 27% zu.

- Insgesamt ist der Verkehr mit 44% an den CO₂-Emissionen in der Schweiz beteiligt. Der Rest entsteht durch Industrie, Landwirtschaft, Privathaushalte usw.
- Innerhalb des Verkehrsanteils entfällt der grösste Teil auf den Personenverkehr, weniger als 18% auf den Güterverkehr auf der Strasse (schwere Nutzfahrzeuge: 11,8%, leichte Nutzfahrzeuge: 5,7%).
- Zurückgerechnet auf sämtliche CO₂-Emissionen der Schweiz, trägt der Güterverkehr auf der Strasse somit lediglich rund 8% bei.

Somit dürfen die technischen Fortschritte an den Fahrzeugen und die kostenintensiven Effizienzbestrebungen der CH-Transportunternehmen als voller Erfolg und wertvoller Beitrag zu den CO₂-Massnahmen der Schweiz bezeichnet werden.

1.2 Neue Massnahmen

Das Schweizer Transportgewerbe ist auch künftig bereit, einen Beitrag zur weiteren Senkung des CO₂-Ausstosses zu leisten. Zwingende Voraussetzung ist jedoch eine faire Umsetzung. Die EU-Vorschriften für neue Fahrzeuge sind für die Schweiz so zu übernehmen, dass sie sich für den Schweizer Fahrzeugmarkt genau gleich auswirken wie für die Fahrzeugmärkte in den EU-Staaten. Die sogenannten Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») für die CO₂-Grenzwerte für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2020, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, gehen daher grundsätzlich in die richtige Richtung.

Im Detail sind jedoch die vorgeschlagenen Lösungen für die Verhältnisse in der Schweiz nicht tauglich. Insbesondere wäre das Erreichen der spezifischen Emissionsziele für den hiesigen Fahrzeugmarkt massiv schwieriger als für die Märkte in den EU-Ländern.

Laut dem BFE-Grundlagenbericht würden die vorgeschlagenen Bestimmungen nämlich in den Jahren 2020 bis 2023 zu Sanktionszahlungen seitens der Fahrzeug-Importeure von 130 Mio. Franken (Personenwagen) bzw. 70 Mio. Franken (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) führen. Dabei wird jedoch das «Best case»-Szenario unterstellt, eine schlechtere Entwicklung und damit deutlich höhere Sanktionszahlungen sind ohne weiteres möglich. Dies bedeutet, dass das BFE letztlich eine Umsetzung zur Diskussion stellt, die in der Schweiz zu massiven Sanktionszahlungen führt. In den EU-Ländern hingegen dürfte es, wie das BFE selber zugibt, zu keinen Bussen kommen. Dieses Vorgehen widerspricht somit eklatant dem Ziel, die EU-Emissionsvorschriften für die Schweiz in der gleichen Grössenordnung und mit den gleichen Auswirkungen wie für die EU-Länder umzusetzen.

Die ASTAG lehnt deshalb die vorgeschlagene Regelung klar ab und fordert angepasste Einführungsmodalitäten für Personenwagen und eine eigene Regelung für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (leichte Nutzfahrzeuge).

Die Regelung für leichte Nutzfahrzeuge soll jedoch erst 2019 mittels einer gesonderten CO₂-Verordnungsrevision vorgenommen werden, wenn das BFE die zwingend notwendigen, im Begleitbericht jedoch noch fehlenden Grundlagen erarbeitet hat. Bis dahin muss für leichte Nutzfahrzeuge zwingend das vom BFE aufgezeigte Szenario «Aufgeschobene Umsetzung» umgesetzt werden.

Die ASTAG schlägt – wie auto-schweiz – folgende Einführungsmodalitäten vor:

Jahr	Phasing-in			Supercredits (PW und LNF)	
	Bundesrat PW & LNF	auto-schweiz PW	LNF	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	75%	50%	2.00	2.00
2021	90%	80%	60%	1.67	2.00
2022	95%	85%	70%	1.33	2.00
2023	100%	90%	80%	1.00	1.67
2024	100%	95%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	100%	1.00	1.00

2. Detailanmerkungen

2.1 CO₂-Verordnung

Zu Art. 27 Abs. 2f.

Die ASTAG ist zwar einverstanden, dass der Bundesrat Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») für die neuen Grenzwerte von 95 (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 und lehnen sie ab. Die Einführungsmodalitäten müssen 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 Topographie, Verkehrsflussmöglichkeiten (Stauproblematik in der Schweiz), Fahrzeugmarkt und Ausmass der nationalen Steueranreize. Wie Analysen zeigen, wird die Schweiz den 95-g-Zielwert etwa 2025 erreichen können.

Im Gegensatz zu fast allen EU-Ländern, die emissionsarme Fahrzeuge mit unterschiedlichen Massnahmen wie etwa Kaufprämien und Steuerrabatten fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Nur bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Lade-Infrastrukturen wird nicht 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 BFE der Fall ist. Die Annahmen des BFE stellen ein blosses Zielszenario dar, sie wurden nicht aus einer Analyse der aktuellen Trends und Marktaussichten abgeleitet.

Grundsätzlich spricht sich die ASTAG gegen jegliche Anschubfinanzierungen und finanziellen Fördermittel für neue Technologien aus. Umgekehrt ist es äusserst fragwürdig, eine Regelung einzuführen, 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

4 | 7 Motorfahrzeugsteuern, Ladeinfrastruktur-Förderung oder eine angepasste Neuwagen-Energieetikette). Jede leicht abweichende Entwicklung des Fahrzeugmarkts würde zu deutlich höheren Bussen führen.

Eine derartige Belastung der CH-Importeure bzw. ihrer Kunden im Transportgewerbe ist nicht zu rechtfertigen. Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, was explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (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. Zudem würde der CO₂-Ausstoss gesamthaft nicht reduziert werden.

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

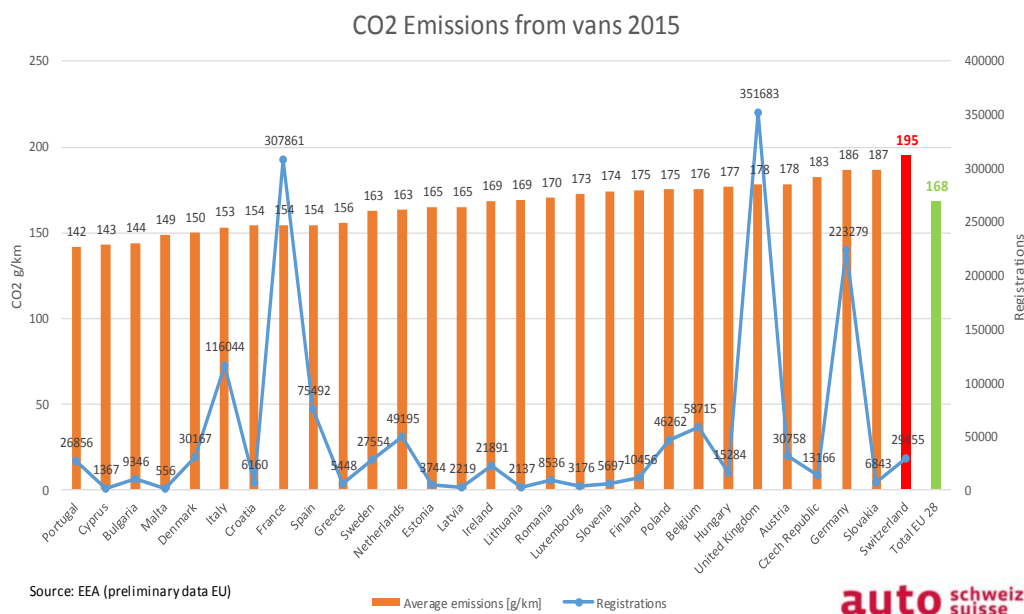
Jahr	Phasing-in		Supercredits	
	Bundesrat	auto-schweiz	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	75%	2.00	2.00
2021	90%	80%	1.67	2.00
2022	95%	85%	1.33	2.00
2023	100%	90%	1.00	1.67
2024	100%	95%	1.00	1.33
2025	100%	100%	1.00	1.00

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 zur EU viel schärfer wären.

Bei den Lieferwagen und den leichten Sattelschleppern (leichte Nutzfahrzeuge LNF) ist die Ausgangslage noch wesentlich schwieriger. Das vorgesehene Phasing-in wird nicht genügen, 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 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 nachfolgende 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 Franken 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 Fahr-zeuge 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.



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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen zur Marktdurchdringung von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös.

Wir verlangen deshalb, dass die LNF-Einführungsmodalitäten erst 2019 mittels 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	Phasing-in		Supercredits	
	Bundesrat	auto-schweiz	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	50%	2.00	2.00
2021	90%	60%	1.67	2.00
2022	95%	70%	1.33	2.00
2023	100%	80%	1.00	1.67
2024	100%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	1.00	1.00

617 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 schärfer wären.

Zu Art. 29

Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir 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 Emissionsgemeinschaften nicht vergleichbar sind. So könnte in der Öffentlichkeit der falsche Eindruck entstehen, dass die Fahrzeugflotte einer einzelnen Marke über einen höheren mittleren 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 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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

Zum bisherigen Art. 26 Mit Erdgas betriebene Personenwagen

Die bisher geltende Bestimmung über mit Erdgas betriebene Personenwagen soll laut Entwurf in Anlehnung an die Regelung der EU nicht weitergeführt werden. Heute kann das BFE die massgebenden CO₂-Emissionen für Personenwagen, die ganz oder teilweise mit Erdgas betrieben werden, um den Prozentsatz des anrechenbaren biogenen Anteils am Gasgemisch tiefer ansetzen. Die ASTAG spricht sich ausdrücklich für die Beibehaltung dieser Regelung aus, um dem emissionsarmen Erdgas-Antrieb weiterhin diese kostenneutrale Förderung zukommen zu lassen.

2.2 Bemerkungen zur Energieeffizienzverordnung (EnEV)

Grundsätzlich ist die ASTAG der Meinung, dass die Einführung von absoluten Grenzwerten nach CO₂-Gesetz und CO₂-Verordnung die Energieetikette für Personenwagen eigentlich überflüssig macht und sie deshalb abgeschafft werden sollte. Sie führt zur Verwirrung, 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.

717 Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz
Zentralpräsident



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

Uster, 03.05.2017

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

Eingabe von:

Auto Discount Uster AG
Neugrütstrasse 14
8610 Uster
043 433 33 33
Mario Flückiger

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

Anträge

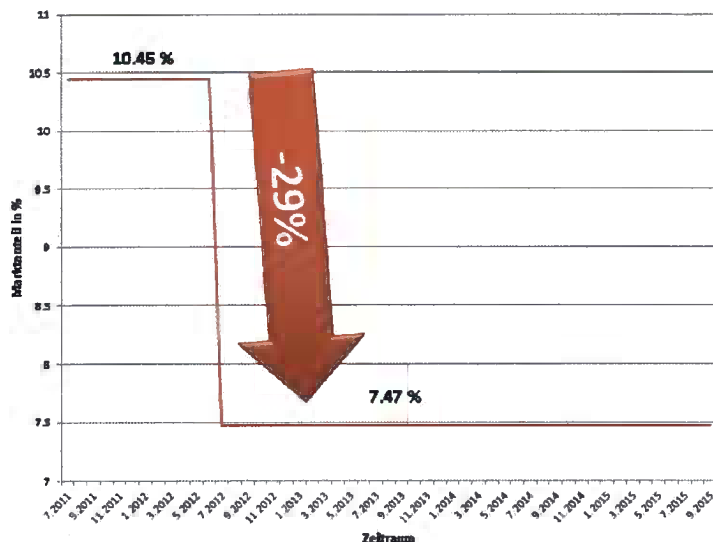
I. Hauptanträge CO2-Verordnung

i. Art 17, Abs. 2

Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO2-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
- b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO2-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
- c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.

iii. Art. 27, Abs. 2

Wir begrüssen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

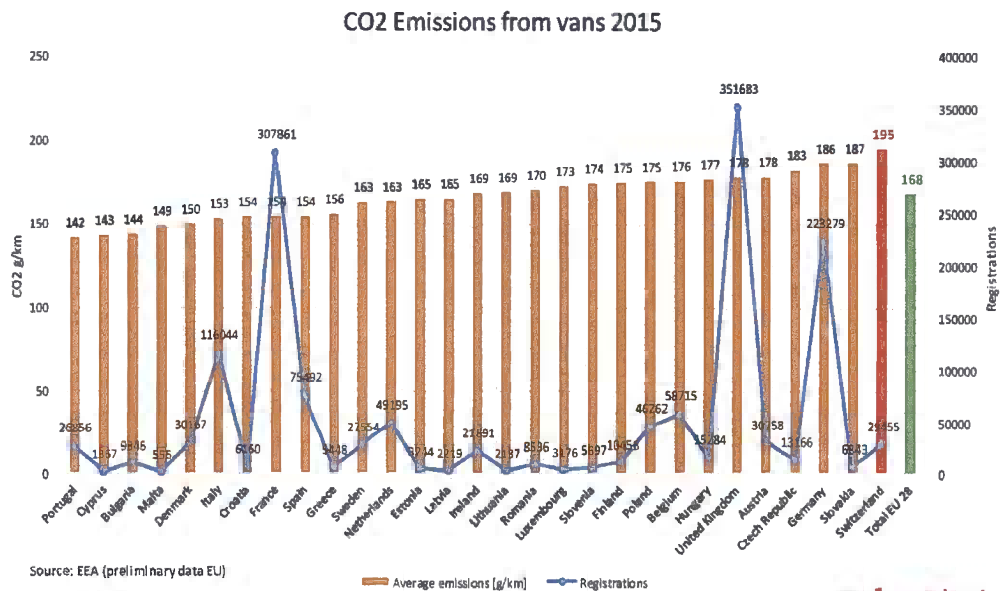
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringerung ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

- vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)
Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

- | | |
|---|-------------|
| a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion:
=5,84% | 146g/100*4g |
| b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4:
=0,8416 (neuer Faktor für Anwendung 2019) | 0,9-0,0584 |

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

- i. Art. 23
CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO₂-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. **Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**

i. Art. 10

Nach Einführung der CO2-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

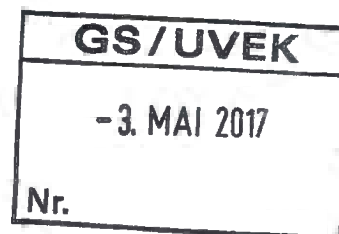
Freundliche Grüsse

Mario Flückiger





Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern



Wohlen, 27. April 2017

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

Eingabe von:

Auto Kunz AG
Bremgarterstrasse 75 und 38
Telefon 056 622 13 43
5610 Wohlen
roger.kunz@autokunz.ch

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

Anträge

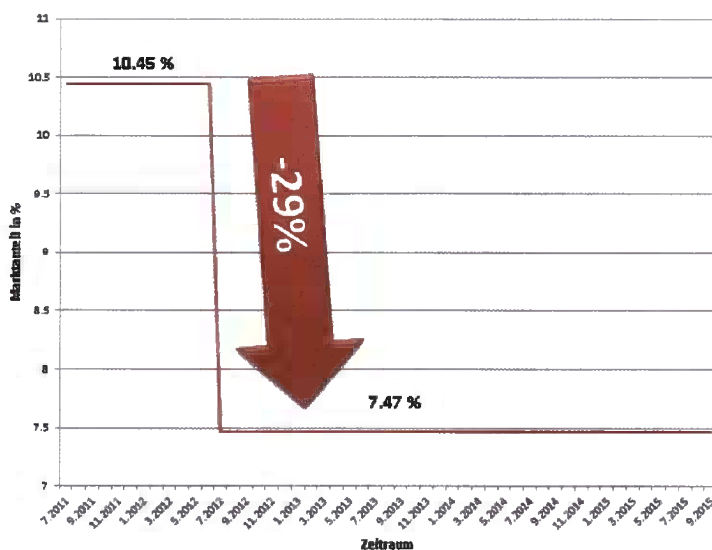
I. Hauptanträge CO2-Verordnung

- i. Art 17, Abs. 2
Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der



Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO₂-relevanten Kennzahlen und damit**



einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013). Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
 - b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO₂-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
 - c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.
- iii. Art. 27, Abs. 2
Wir begrüßen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 ambitioniert 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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts



verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

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 beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

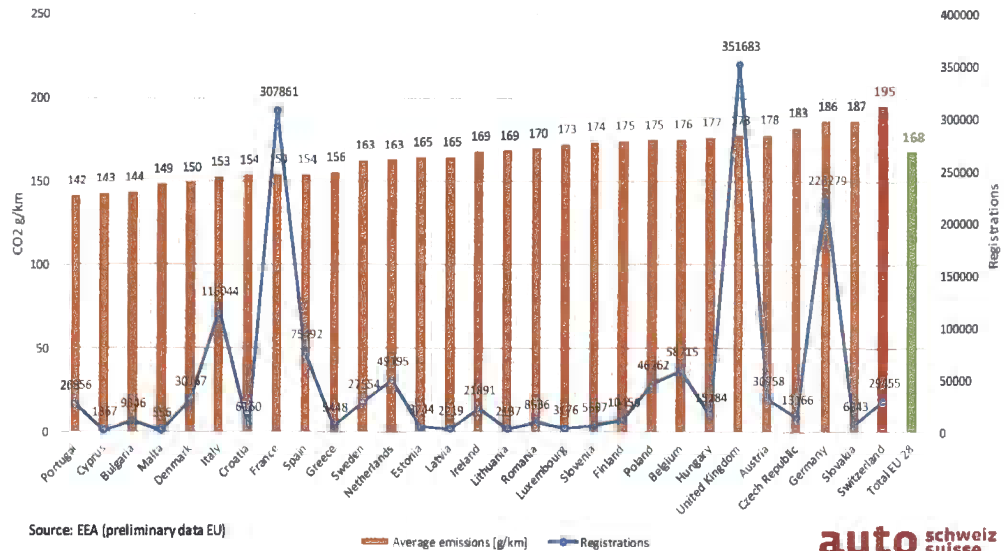
In der Verordnung ist zudem der Hinweis aufzunehmen, dass der Bundesrat die Entwicklung am Fahrzeugmarkt laufend verfolgt und die Einführungsmodalitäten anpasst, falls sich abzeichnet, dass sie im Vergleich zu den EU-Ländern viel schärfer wären.

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.

CO₂ Emissions from vans 2015



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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern deshalb, dass die LNF-Einführungsmodalitäten erst 2019 bei einer gesonderten CO2-Verordnungs-revision 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO2-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**



v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellertziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. **Problematik:** Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellertziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. **Resultierende Benachteiligung:** Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO2 246g/km) 15'600 CHF CO2-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO2 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringerung ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)

Wir begrüßen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen



ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissions-absenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

- a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: $146\text{g}/100 \cdot 4\text{g}$
=5,84%
- b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: $0,9 - 0,0584$
=0,8416 (neuer Faktor für Anwendung 2019)

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

i. Art. 23

CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO2-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO2-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO2-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO2-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO2-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren



Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

ii. Art. 25

Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**

iii. Art. 29

Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.

iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

Die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften bedingt auch die Übernahme der dazugehörenden 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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

i. Art. 10

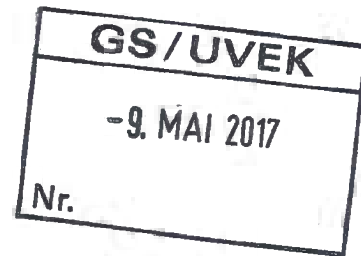
Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Roger Kunz
Geschäftsführer





Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

Contone, 08.05.2017

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

Eingabe von:

Auto Vonk Sagl

Via Campo dell'Era 15

6594 Contone

076 226 24 78

Dennis Vonk

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

Anträge

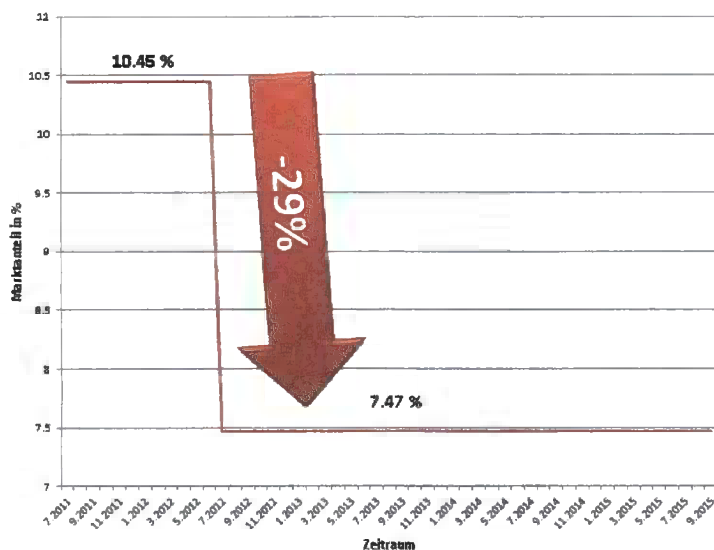
I. Hauptanträge CO2-Verordnung

i. Art 17, Abs. 2

Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO₂-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
- b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO₂-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
- c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.

iii. Art. 27, Abs. 2

Wir begrüssen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

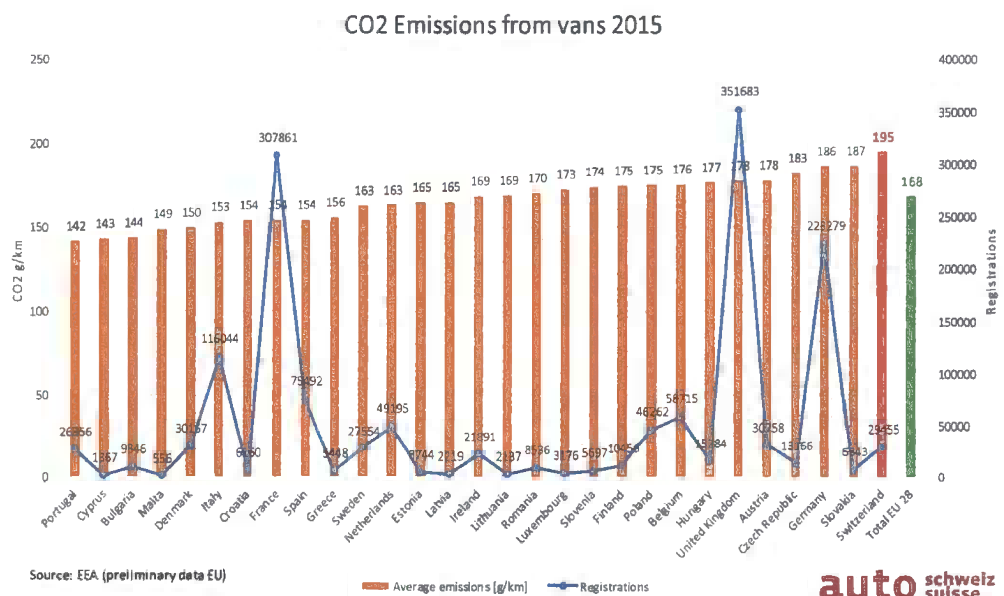
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringern ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)

Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: $146g/100 \cdot 4g$
=5,84%

b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: $0,9 - 0,0584$
=0,8416 (**neuer Faktor für Anwendung 2019**)

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

i. Art. 23

CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermaßen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO₂-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierte Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

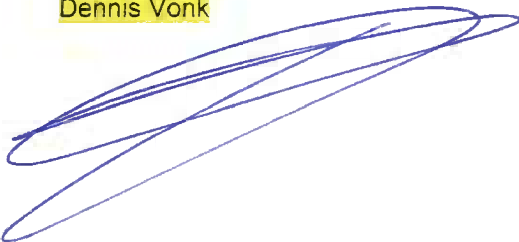
i. Art. 10

Nach Einführung der CO2-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dennis Vonk



- 5. MAI 2017

Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

La Conversion, 4.5.2017

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

Eingabe von:

Autociel.ch
Rte de la Conversion 261
1093 La Conversion
0041 79 279 45 44
Markus Häfeli

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

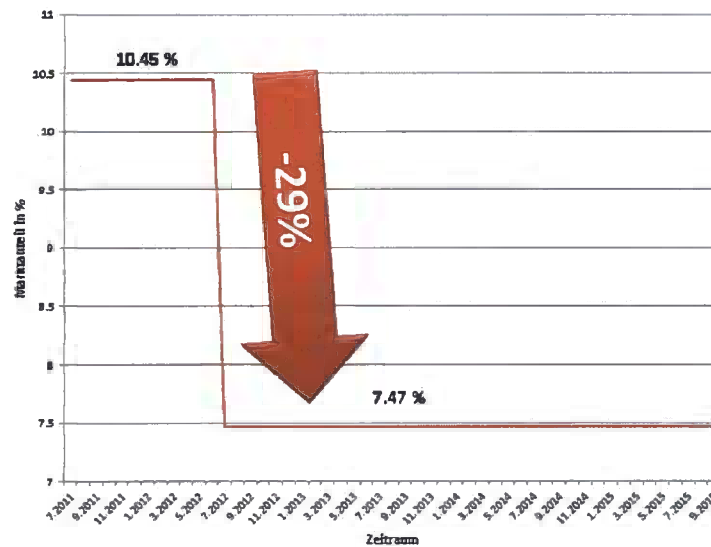
Anträge

I. Hauptanträge CO2-Verordnung

- i. Art 17, Abs. 2
Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO2-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO2-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
 - b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteure sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO2-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
 - c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.
- iii. Art. 27, Abs. 2
Wir begrüßen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

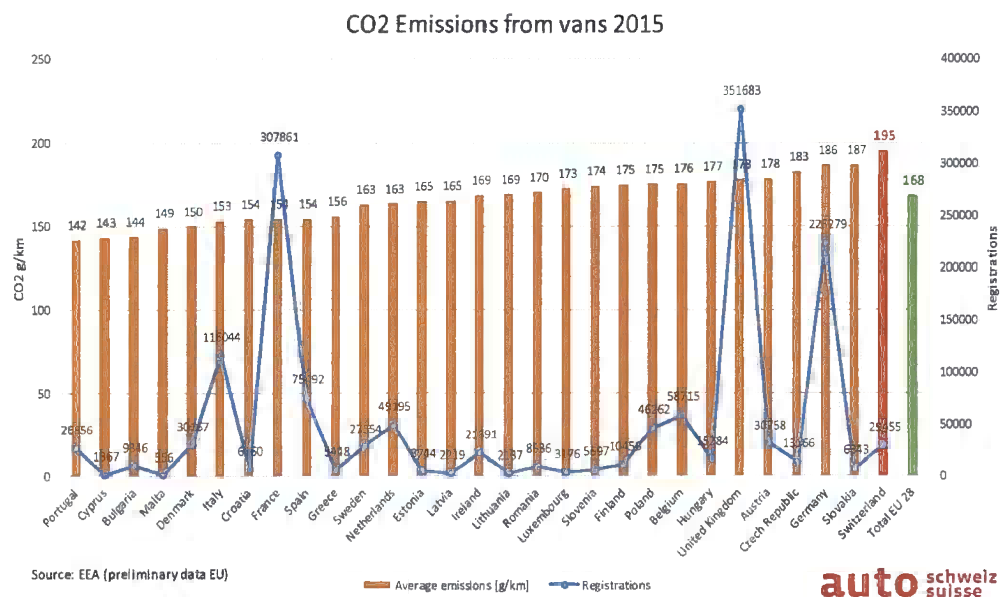
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekämen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringeringung ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)

Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: $146\text{g}/100 \cdot 4\text{g}$
=5,84%

b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: $0,9 - 0,0584$
=0,8416 (**neuer Faktor für Anwendung 2019**)

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

i. Art. 23

CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO2-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO2-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO2-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO2-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO2-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO2-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

Die Übernahme der EU-Emissionsvorschriften bedingt auch die Übernahme der dazugehörenden 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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

i. Art. 10

Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Markus Häfeli



auto-schweiz, Postfach 47, CH-3000 Bern 22

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Bundeshaus
3003 Bern

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

Bern, 8. Mai 2017 / FL / BNA

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung in oben genannter Sache und nehmen wie folgt Stellung. Wir fokussieren dabei auf die Totalrevision der Energieverordnung, respektive die neue Energieeffizienzverordnung, sowie auf die Teilrevision der CO₂-Verordnung, da diese Verordnungen unser zentrales Interessens- und Aufgabengebiet betreffen.

Zusammenfassung

Die Mitglieder der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure auto-schweiz 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 ambitionös 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.

Jedoch sind die vorgeschlagenen Lösungen den schweizerischen 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. Als Konsequenz würde ein substanzieller 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 Bussen kommen wird. Dies widerspricht eklatant dem Ziel, die EU-Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umzusetzen.

Deshalb lehnt auto-schweiz die vorgeschlagene Regelung ab und schlägt angepasste Einführungsmodalitäten für Personenwagen (PW) und eine separate Regelung für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (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 von auto-schweiz:

Jahr	Phasing-in			Supercredits (PW und LNF)	
	Bundesrat PW & LNF	auto-schweiz		Bundesrat	auto-schweiz
		PW	LNF		
2020	85%	75%	50%	2.00	2.00
2021	90%	80%	60%	1.67	2.00
2022	95%	85%	70%	1.33	2.00
2023	100%	90%	80%	1.00	1.67
2024	100%	95%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	100%	1.00	1.00

Allgemeine Bemerkungen

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss neuer Personenwagen (PW) in der Schweiz ist 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 Mitglieder von auto-schweiz 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 bussenpflichtig.

Die EU-Emissionsziele gelten nur für die EU als Ganzes, nicht für die einzelnen Länder. Südeuropäische 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) ein EU-Land wäre.**

CO₂ kennt keine Grenzen und die entsprechenden Bestimmungen sollten deshalb gesamteuropäisch angewendet werden. Durch die isolierte 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. Deshalb sind aus der Sicht von auto-schweiz Anpassungen an den vom Bundesrat vorgelegten Bestimmungen zwingend nötig, die im Folgenden genauer erläutert werden.

Bemerkungen zur CO₂-Verordnung

Zu Art. 27 Abs. 2f.

auto-schweiz begrüsst, dass der Bundesrat Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») für die neuen Grenzwerte von 95 (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 ambitionös 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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (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.

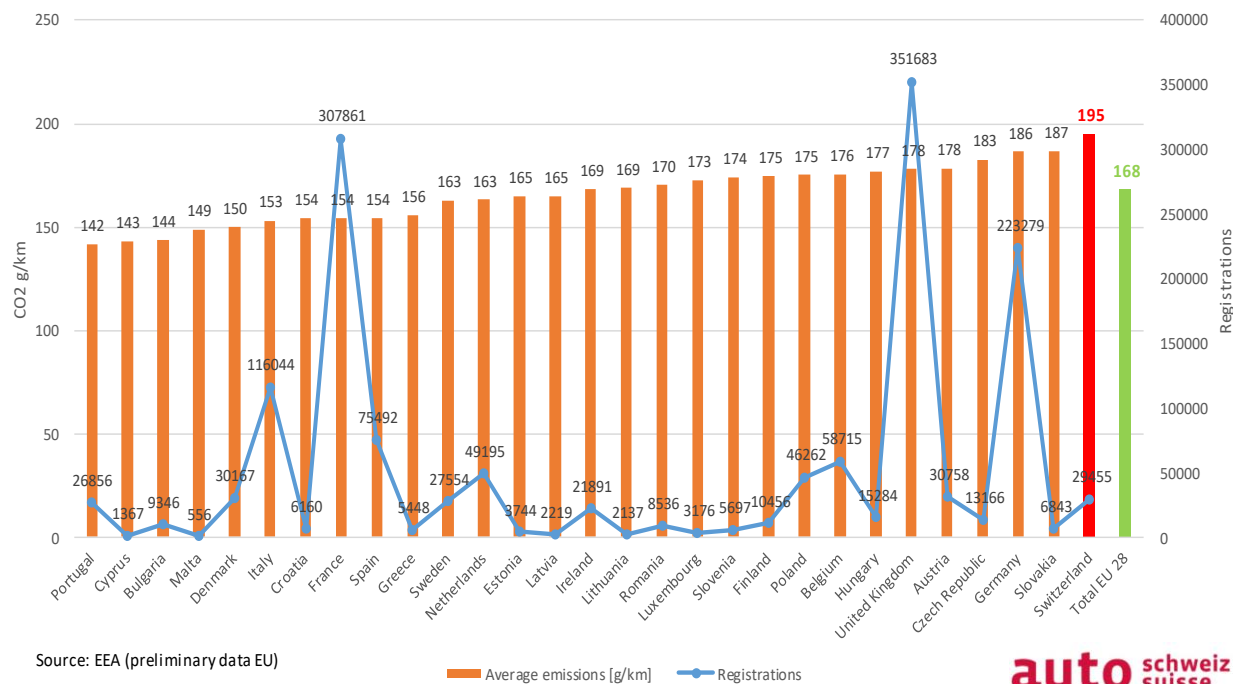
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir **folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten für PW** vorschlagen:

Jahr	Phasing-in		Supercredits	
	Bundesrat	auto-schweiz	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	75%	2.00	2.00
2021	90%	80%	1.67	2.00
2022	95%	85%	1.33	2.00
2023	100%	90%	1.00	1.67
2024	100%	95%	1.00	1.33
2025	100%	100%	1.00	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 schärfer 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.

CO2 Emissions from vans 2015



auto schweiz suisse

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 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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, 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	Phasing-in		Supercredits	
	Bundesrat	auto-schweiz	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	50%	2.00	2.00
2021	90%	60%	1.67	2.00
2022	95%	70%	1.33	2.00
2023	100%	80%	1.00	1.67
2024	100%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	1.00	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 schärfer wären.

Zu Art. 29

Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir 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 dazugehörenden 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 (M₀) 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.

Zum bisherigen Art. 26 Mit Erdgas betriebene Personenwagen

Die bisher geltende Bestimmung über mit Erdgas betriebene Personenwagen soll laut Entwurf in Anlehnung an die Regelung der EU nicht weitergeführt werden. Heute kann das BFE die massgebenden CO₂-Emissionen für Personenwagen, die ganz oder teilweise mit Erdgas betrieben werden, um den Prozentsatz des anrechenbaren biogenen Anteils am Gasgemisch tiefer ansetzen. auto-schweiz spricht sich ausdrücklich für die Beibehaltung dieser Regelung aus, um dem emissionsarmen Erdgas-Antrieb weiterhin diese kostenneutrale Förderung zukommen zu lassen.

Bemerkungen zur Energieeffizienzverordnung (EnEV)

Grundsätzlich ist auto-schweiz immer noch der Meinung, dass die Einführung von absoluten Grenzwerten nach CO₂-Gesetz und CO₂-Verordnung die Energieetikette für Personenwagen eigentlich überflüssig macht und sie deshalb abgeschafft werden sollte. Sie führt zur Verwirrung, 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.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Argumente und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, unserer Hochachtung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor

GS / UVEK

-9. MAI 2017

Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

St. Gallen, 08.05.2017

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

Eingabe von:

AUTOZULASSUNG.CH GmbH
Stahlstrasse 7
9000 St. Gallen
071 278 33 33
Herr Mohsen Fayad

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

Anträge

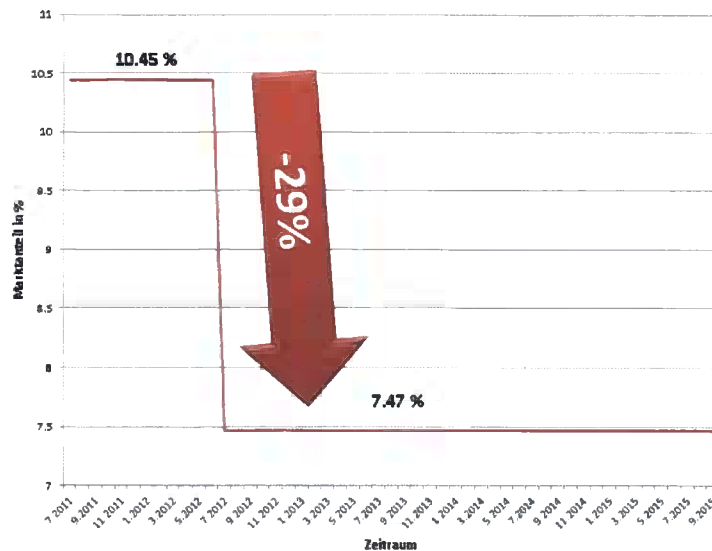
I. Hauptanträge CO2-Verordnung

i. Art 17, Abs. 2

Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO2-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
- b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteure sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO2-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
- c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.

iii. Art. 27, Abs. 2

Wir begrüßen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 ambitioniert 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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

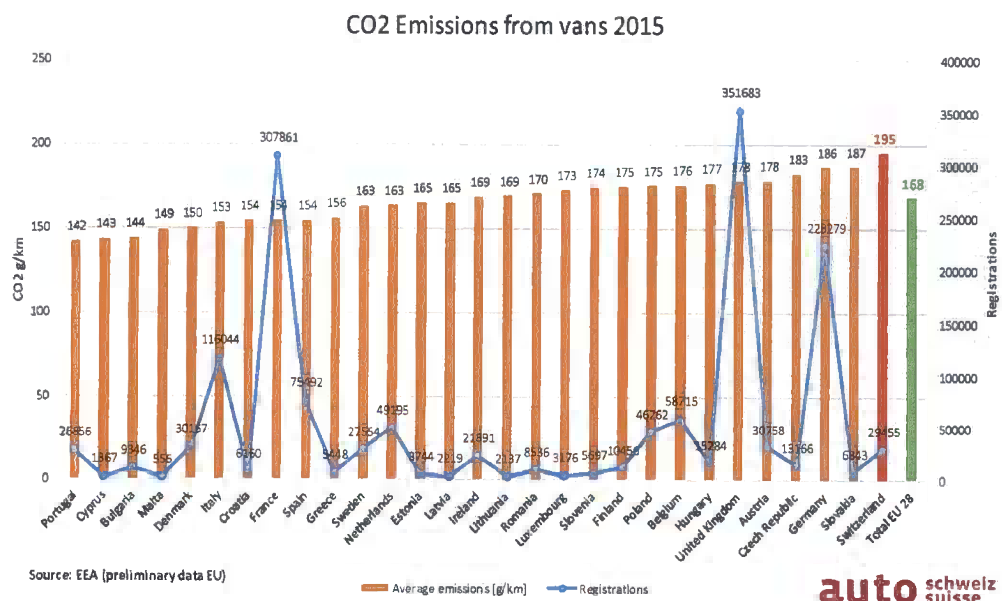
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringerung ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

- vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)
Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

- | | |
|--|-------------|
| a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion:
=5,84% | 146g/100*4g |
| b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4:
=0,8416 (neuer Faktor für Anwendung 2019) | 0,9-0,0584 |

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

- i. Art. 23
CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO₂-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. **Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**

i. Art. 10

Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


Mohsen Fayad

AUTOZULASSUNG.CH
Stahlstrasse 7
CH-9000 St. Gallen
Tel. +41 71 278 33 33



Berner Bergbahnen
Remontées Mécaniques Bernoises

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

Per E-Mail an: energiestrategie@bfe.admin.ch

Meiringen, 5. Mai 2017
Tel. 033 972 40 00
info@berner-bergbahnen.ch

Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 – Stellungnahme Verband Berner Bergbahnen (BBB)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zum ersten Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050
Stellung nehmen zu dürfen. Gerne äussern wir uns zur Vorlage innert gesetzter Frist.

Der (Berg-)Tourismus im Allgemeinen sowie die Seilbahnbranche im Speziellen haben ein
grosses Interesse an einem intakten Klima und einem verantwortungsbewussten Umgang mit
Energie. Besonders das Berggebiet ist stark betroffen von extremen Natur- und
Wetterereignissen, schmelzendem Permafrost, geringeren Schneemengen etc. Der Verband
Berner Bergbahnen spricht sich deshalb klar für eine nachhaltige Energiepolitik aus.

Gleichzeitig ist es uns ein grosses Anliegen, dass die Massnahmen der Energiepolitik des
Bundes nicht unverhältnismässig stark in den Berggebieten greifen. Aus offensichtlichen
Gründen ist dort das Klima rauer, das Netz des öffentlichen Verkehrs dünner, die Netzkosten
höher und die Geschäftsaktivitäten sind standortgebunden und stark von auswärtigen Kunden
abhängig. Die Möglichkeiten zur Anpassung sind daher in den Berggebieten begrenzter als im
Mittelland. Unternehmen im Berggebiet brauchen Bedingungen, die es aufgrund der
Standortgebundenheit erlauben, die nötige Wertschöpfung zu erzielen.

In der Folge geben wir Ihnen konkrete Rückmeldungen zu **fünf** für die Seilbahnbranche
relevanten Verordnungsvorlagen:

Geschäftsstelle Berner Bergbahnen

Ausbildungszentrum Tel. +41 (0)33 972 40 00
Seilbahnen Schweiz Fax +41 (0)33 972 40 01
Zeughausstrasse 19 info@berner-bergbahnen.ch
CH-3860 Meiringen www.berner-bergbahnen.ch





1) Stromversorgungsverordnung (StromVV)

BBB begrüsst es, dass mit den geplanten, neuen intelligenten Messeinrichtungen Anreize und Möglichkeiten geschaffen werden, Energie zu sparen. Die systematische Verfügbarkeit der Verbrauchsdaten ermöglicht es sowohl dem Elektrizitätswerk wie auch dem Unternehmen, seinen Energieverbrauch und die Leistungsspitzen zu optimieren.

Für Stromverbraucher (>100 MWh/a) wird sich gegenüber der jetzigen Situation nichts ändern, da diese bereits heute von den Benutzerplattformen zur Auswertung ihres Stromverbrauches profitieren.

Nicht ausreichend eindeutig ist aus Sicht der Seilbahnbranche hingegen **die Definition einer „Verbrauchsstätte“ im Artikel 11, Abs.1**. Darin steht: „Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt.“

Erklärung: Die Seilbahnunternehmung bildet eindeutig eine *wirtschaftliche* Einheit. Nach heutiger Auslegung der Verordnung kann sie aber nicht als *örtliche* Einheit definiert werden, obwohl sie mit ihren dezentral liegenden Anlagen (Skilifte, Kinderförderbänder, Sesselbahnen etc.) einem Areal entspricht, dem sinnbildlich nur das verbindende Dach obendrüber fehlt.

Die Verordnung sollte daher in Bezug auf den Ausdruck der örtlichen Einheit Klarheit schaffen. Aus Sicht von BBB müsste die örtliche Einheit als **Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern)** definiert sein. Dadurch würde der Seilbahnunternehmung der Anreiz geschaffen, ihren Energieverbrauch und die Netzbelastung zu optimieren, indem sie ihren Verbrauch eigenständig zeitlich verschieben, verschachteln und die Leistungsspitzen brechen kann. Dies wiederum hat zur Folge, dass auch das Elektrizitätswerk den Strom günstiger am freien Markt beziehen kann. Einerseits entspricht das einem Beitrag zur Verbrauchsoptimierung. Andererseits kann durch diese (oder einer ähnlicher) Definition der administrative Aufwand des Elektrizitätswerks, der Behörde und des Unternehmens verringert werden, indem die Anzahl der Rechnungen reduziert und die Abrechnung bei NetZRückerstattungen (KEV) vereinfacht werden kann.

Antrag: Ergänzung des Art. 11, Abs. 1 in der Stromversorgungsverordnung:

„Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt. Eine örtliche Einheit ist auch dann gegeben, wenn es sich um ein Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern) handelt.“

2) Verordnung über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

BBB äussert sich in der CO₂-Verordnung lediglich zum Anhang 7:

Aufgrund ihrer Standortgebundenheit und weil sie in direktem Wettbewerb mit dem Ausland stehen, sind touristisch genutzte Hotels bereits heute von der CO₂-Abgabe befreit (Anhang 7, Ziff. 18).

Geschäftsstelle Berner Bergbahnen

Ausbildungszentrum Tel. +41 (0)33 972 40 00
Seilbahnen Schweiz Fax +41 (0)33 972 40 01
Zeughausstrasse 19 info@berner-bergbahnen.ch
CH-3860 Meiringen www.berner-bergbahnen.ch



Aus Sicht von BBB trifft diese Argumentation nicht weniger auf die Berggastronomie zu. Die Berggastronomie bedient die gleiche Kundschaft, ist dem gleichen Wettbewerbsdruck ausgesetzt und hat die gleichen wirtschaftlichen Voraussetzungen. Aus Gründen der Gleichbehandlung beantragt dem Verband Berner Bergbahnen, dass auch die Berggastronomie im Anhang 7 der CO₂-Verordnung aufgeführt wird.

Antrag: Aufnahme der Berggastronomie in Anhang 7 der CO₂-Verordnung.

3) Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

In der Vorlage der neuen Energieeffizienzverordnung begrüsst BBB insbesondere, dass die Bestimmungen zu Geräten – nebst der Einsparung von Energie – insbesondere auch den Handel mit der EU erleichtern sollen, indem EU-Regelungen übernommen und damit Handelshemmnisse abgebaut werden. Durch die geplanten Änderungen darf das derzeit bestehende Verhältnis zum europäischen Recht nicht verändert werden.

4) Energieverordnung (EnV)

Mit der Revision der Energieverordnung legt der Bund die gesetzlichen Grundlagen, um die begonnen Massnahmen der Energiepolitik weiterzuführen. Dies begrüssen wir grundsätzlich.

Damit sämtliche erneuerbaren Energiequellen ausgebaut und der Ausstieg aus der Kernkraft vollzogen werden können (Ersatz von rund 40% der Stromproduktion), muss die Wasserkraft, die Windkraft aber auch die Photovoltaik bei der Interessenabwägung höher gewichtet werden. BBB ist froh, dass mit der Revision des Energiegesetzes die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energie als von nationalem Interesse eingestuft wurden (Art. 12 Energiegesetz). Welche Anlagen als von nationalem Interesse eingestuft werden, muss auf dem Verordnungsweg präzisiert werden. Aus Sicht BBB müssen diese Schwellenwerte möglichst tief angesetzt werden, da jeder Zubau einen Beitrag zur Energieproduktion leistet und deshalb willkommen sein muss.

Besonders positiv hervorheben möchten wir dabei die Tatsache, dass das Grossverbrauchermodell nicht verschärft wird. Es ist zudem zu erwarten, dass mit der Erhöhung der KEV von heute 1.5 Rp./kWh auf 2.3 Rp./kWh auch kleinere Unternehmen von der Rückvergütung profitieren werden können. In diesem Zusammenhang sieht BBB klare Vorteile in der Herabsetzung der Voraussetzungen für die Rückerstattung von 20'000 CHF auf 15'000 CHF. BBB verspricht sich mit dieser Massnahme eine grössere Partizipation und dadurch einen höheren Anreiz, den Energieverbrauch zu reduzieren.

Antrag: Der Mindestbetrag für die Rückerstattung ist von CHF 20'000.- auf CHF 15'000.- zu reduzieren.

Bei der wettbewerblichen Ausschreibung für Effizienzmassnahmen sowie beim Gebäudeprogramm begrüsst BBB die explizite Förderung von Trafostationen und der Nutzung der Abwärme.

Geschäftsstelle Berner Bergbahnen

Ausbildungszentrum
Seilbahnen Schweiz
Zeughausstrasse 19
CH-3860 Meiringen

Tel. +41 (0)33 972 4000
Fax +41 (0)33 972 4001
info@berner-bergbahnen.ch
www.berner-bergbahnen.ch



5) Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung EnFV)

BBB begrüsst im Grundsatz die neue Energieförderungsverordnung. Besonders hervorheben möchten wir die Sonderregelung für Dotierkraftwerke. Dabei werden diese von der Untergrenze bei Wasserkraftanlagen ausgenommen. Darunter fällt auch die etwaige Nutzung von Speicherseen im Zusammenhang mit Beschneiungsanlagen zur Stromproduktion.

Exkurs:

Die Bergbahnunternehmen müssen für Eingriffe in Natur und Landschaft gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Ersatzmassnahmen leisten. Die Praxis zeigt, dass es aufgrund des verantwortungsvollen Umgangs mit der Natur immer schwerer wird geeignete Massnahmen bzw. Objekte für den Ersatz zu finden. Dies führt dazu, dass die Ersatzmassnahmen zunehmend monetär abgegolten werden. Aus Sicht der Bergbahnbranche sollte sich das UVEK überlegen, ob nicht eine Kooperation zwischen Natur- und Heimatschutz und Energiestrategie gefunden werden könnte, denn letztlich zielen beide Gesetze auf eine Verbesserung der Umwelt ab. **BBB würde es sehr begrüessen, wenn das UVEK prüft, wie die Möglichkeit geschaffen werden kann, dass auch Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz als Ersatzmassnahmen angerechnet werden könnten.**

Wir danken Ihnen zum Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge und Anmerkungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verband Berner Bergbahnen

Markus Hostettler
Präsident

Nicolas Vauclair
Vorstandsmitglied

Kopie z.K. :
- Vorstandsmitglieder BBB

Geschäftsstelle Berner Bergbahnen

Ausbildungszentrum
Seilbahnen Schweiz
Zeughausstrasse 19
CH-3860 Meiringen

Tel. +41 (0)33 972 40 00
Fax +41 (0)33 972 40 01
info@berner-bergbahnen.ch
www.berner-bergbahnen.ch



Branchenorganisation

Bergbahnen Graubünden
Postfach 17
CH-7083 Lantsch/Lenz

Tel.+41 (0)81 936 61 81
Fax+41 (0)81 936 61 82
info@bergbahnen-graubuenden.ch
www.bbgr.ch

Per E-Mail an:

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

Lantsch/Lenz, 8. Mai 2017

Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050: Veränderungen auf Verordnungsstufe

Sehr geehrte Damen und Herren

Bergbahnen Graubünden (BBGR), die Branchenorganisation der Bündner Bergbahnunternehmen, erlaubt sich, gestützt auf die Publikation der Vernehmlassungsunterlagen im Web, innert Frist zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen.

Die Bergbahnbranche hat ein grosses Interesse an Massnahmen, welche der Klimaerwärmung entgegen treten sowie an einem wirtschaftlich effizienten und verantwortungsbewussten Umgang mit Energie. Dies insbesondere deshalb, weil das Berggebiet besonders stark vom Klimawandel betroffen ist.

Zudem ist es den Bergbahnunternehmen ein grosses Anliegen, dass sich die Massnahmen der Energiepolitik des Bundes nicht unverhältnismässig und überproportional stark auf das Berggebiet auswirken. Aus offensichtlichen Gründen ist dort das Klima rauer, Heizkosten höher, das Netz des öffentlichen Verkehrs dünner und die Netzkosten höher. Gleichzeitig steht die Tourismuswirtschaft im internationalen Wettbewerb und agiert standortgebunden. Die Möglichkeiten zur Anpassung sind daher begrenzter als bei nicht standortgebundenen Industrieunternehmen im Mittelland. Unternehmen in den Berggebieten brauchen Bedingungen, die es trotz Standortgebundenheit erlauben flexibel zu handeln und die nötige Wertschöpfung zu erzielen. Im Weiteren sind die Auswirkungen auf das Freizeitverhalten in genügendem Ausmasse zu berücksichtigen.

In der Folge nehmen wir konkret zu fünf für die Bergbahnbranche relevanten Verordnungsvorlagen Stellung:

1) Stromversorgungsverordnung (StromVV)

BBGR begrüsst, dass mit den geplanten, neuen intelligenten Messeinrichtungen Anreize und Möglichkeiten geschaffen werden, Energie zu sparen. Die systematische Verfügbarkeit der Verbrauchsdaten ermöglicht es sowohl den Elektrizitätswerken wie auch den Unternehmen, ihren Energieverbrauch und die Leistungsspitzen zu optimieren.

Für Stromverbraucher (>100 MWh/a) wird sich gegenüber der heutigen Situation nichts ändern, da diese bereits heute von den Benutzerplattformen zur Auswertung ihres Stromverbrauches profitieren.

Nicht ausreichend eindeutig ist aus Sicht der Bergbahnen hingegen die **Definition** einer „**Verbrauchsstätte**“ in Artikel 11, Abs.1. Darin wird festgehalten: „Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt.“

Erklärung: Eine Bergbahnunternehmung bildet eindeutig eine wirtschaftliche Einheit. Nach gängiger rechtlicher Auslegung der Verordnung kann sie aber nicht als örtliche Einheit definiert werden, obwohl sie mit ihren dezentral liegenden Anlagen (Skilifte, Kinderförderbänder, Sesselbahnen, Beschneiungsanlagen etc.) einem Areal bzw. Ski- oder Ausflugsgebiet entspricht, dem sinnbildlich nur das verbindende Dach oben drüber fehlt um als Industrie- oder Produktionsstätte zu gelten.

Die Verordnung sollte daher in Bezug auf den Ausdruck der örtlichen Einheit Klarheit schaffen. Aus Sicht von BBGR müsste die örtliche Einheit als **Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern)** definiert sein. Dadurch würde für die Bergbahnunternehmungen der Anreiz geschaffen, ihren Energieverbrauch und die Netzbelastung zu optimieren, indem sie ihren Verbrauch eigenständig zeitlich verschieben, verschachteln und die Leistungsspitzen reduzieren können. Dies wiederum hat zur Folge, dass auch das Elektrizitätswerk den Strom günstiger am freien Markt beziehen kann. Einerseits entspricht dies einem Beitrag zur Verbrauchsoptimierung. Andererseits kann durch diese (oder eine ähnliche) Definition der administrative Aufwand des Elektrizitätswerks, der Behörde und des Unternehmens verringert werden, indem die Anzahl Rechnungen reduziert und die Abrechnung für NetZRückerstattungen (KEV) vereinfacht werden.

Antrag: Ergänzung des Art. 11, Abs. 1, in der Stromversorgungsverordnung: „Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt. Eine örtliche Einheit ist auch dann gegeben, wenn es sich um ein Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern respektive Verrechnungszählern) handelt.“

2) Verordnung über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

BBGR äussert sich bei der CO₂-Verordnung lediglich zum Anhang 7:

Aufgrund ihrer Standortgebundenheit und da sie in direktem Wettbewerb mit dem Ausland stehen, sind touristisch genutzte Hotels bereits heute von der CO₂-Abgabe befreit (Anhang 7, Ziff. 18).

Aus Sicht von BBGR trifft diese Argumentation genauso auf die Berggastronomie zu. Die Berggastronomie bedient die gleiche Kundschaft, ist dem gleichen Wettbewerbsdruck ausgesetzt und hat die gleichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Aus Gründen der Gleichbehandlung beantragt BBGR auch die Berggastronomie im Anhang 7 der CO₂-Verordnung aufzuführen.

Antrag: Aufnahme der Berggastronomie in Anhang 7 der CO₂-Verordnung.

3) Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

Im Entwurf zur neuen Energieeffizienzverordnung begrüsst BBGR insbesondere, dass die Bestimmungen zu Geräten – nebst der Einsparung von Energie – auch den Handel mit der EU erleichtern, indem EU-Regelungen übernommen und damit Handelshemmnisse abgebaut werden. Die Bergbahnbranche ist auf der Seite des Beschaffungsmarktes stark von Mono-, Duo- und Oligopolen geprägt. Dies hat zur Folge, dass es für die Branche existenziell ist, dass durch die geplanten Änderungen das derzeitige Verhältnis zum europäischen Recht nicht zusätzlich belastet wird. Es ist unbedingt von schweizerischen Lösungen abzusehen!

4) Energieverordnung (EnV)

Mit der Revision der Energieverordnung schafft der Bund die Grundlagen, um die begonnen Massnahmen der Energiepolitik weiterzuführen. Damit die erneuerbaren Energiequellen ausgebaut und der Ausstieg aus der Kernkraft vollzogen werden können (Ersatz von rund 40% der Stromproduktion), muss die Wasserkraft, die Windkraft aber auch die Photovoltaik bei der Interessenabwägung höher gewichtet werden. BBGR begrüsst, dass mit der Revision des Energiegesetzes die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energie als „nationales Interesse“ eingestuft wurde (Art. 12 Energiegesetz). Welche Anlagen „von nationalem Interesse“ sind, muss auf dem Verordnungsweg präzisiert werden. Aus Sicht von BBGR müssen die Schwellenwerte möglichst tief angesetzt werden, da jeder Zubau einen Beitrag zur Energieproduktion leistet und deshalb willkommen sein muss.

Als positiv hervorheben ist, dass das Grossverbrauchermodell nicht verschärft wird. Zudem ist zu erwarten, dass mit der Erhöhung der KEV von heute 1.5 Rp./kWh auf 2.3 Rp./kWh auch kleinere Unternehmen von der Rückvergütung profitieren können. In diesem Zusammenhang sieht BBGR Vorteile in der Herabsetzung der Voraus-

setzungen für die Rückerstattung von 20'000 CHF auf 15'000 CHF. BBGR verspricht sich von dieser Massnahme eine grössere Partizipation und dadurch einen höheren Anreiz, den Energieverbrauch zu senken.

Antrag: Der Mindestbetrag für die Rückerstattung ist von CHF 20'000.00 auf CHF 15'000.00 zu reduzieren.

Bei der wettbewerblichen Ausschreibung für Effizienzmassnahmen sowie beim Gebäudeprogramm begrüsst BBGR die explizite Förderung von Trafostationen und der Nutzung der Abwärme.

5) Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung EnFV)

BBGR begrüsst im Grundsatz die neue Energieförderungsverordnung. Besonders hervorheben möchten wir die Sonderregelung für Dotierkraftwerke. Dabei werden diese von der Untergrenze bei Wasserkraftanlagen ausgenommen. Darunter fällt auch die mögliche Nutzung von Speicherseen der Beschneidung zur Stromproduktion.

Exkurs:

*Bergbahnunternehmen müssen für Eingriffe in Natur und Landschaft gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Ersatzmassnahmen leisten. Die Praxis zeigt, dass es aufgrund des verantwortungsvollen Umgangs mit der Natur immer schwerer wird geeignete Massnahmen bzw. Objekte für den Ersatz zu finden. Dies führt dazu, dass die Ersatzmassnahmen zunehmend monetär abgegolten werden. Aus Sicht der Bergbahnbranche sollte sich das **UVEK überlegen**, ob nicht eine **Kooperation zwischen Natur- und Heimatschutz und Energiestrategie** gefunden werden könnte, denn letztlich zielen beide Gesetze auf eine Verbesserung der Umwelt ab. BBGR würde es sehr begrüssen, wenn das UVEK prüft, wie die Möglichkeit geschaffen werden kann, dass auch Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz als Ersatzmassnahmen angerechnet werden könnten.*


Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

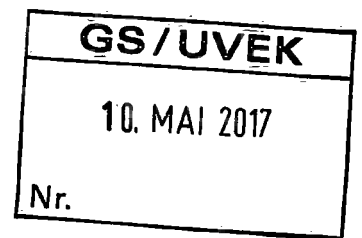
Bergbahnen Graubünden



Martin Hug
Präsident



Marcus Gschwend
Geschäftsführer



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

Freienbach 8.5.2017

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

Eingabe von:

Daloro Trading GmbH
Kantonsstrasse 148
8807 Freienbach
0438330860
Lorenz Roder

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

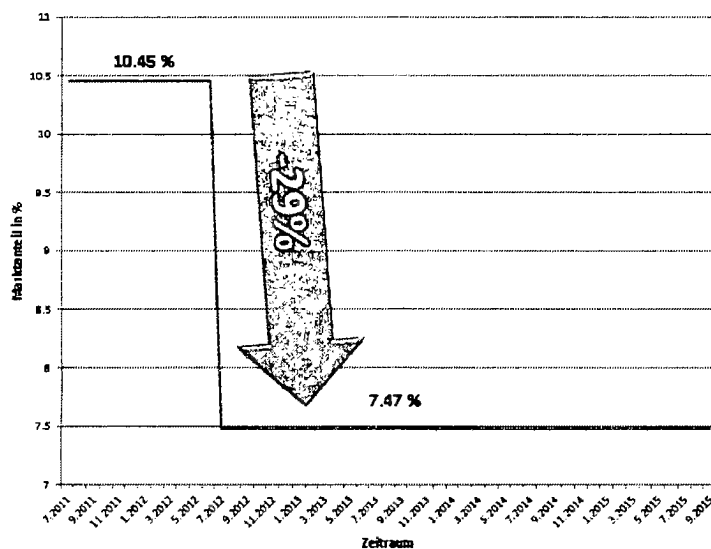
Anträge

I. Hauptanträge CO2-Verordnung

- i. Art 17, Abs. 2
Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO₂-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).** Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
- b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO₂-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
- c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.

iii. Art. 27, Abs. 2

Wir begrüssen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

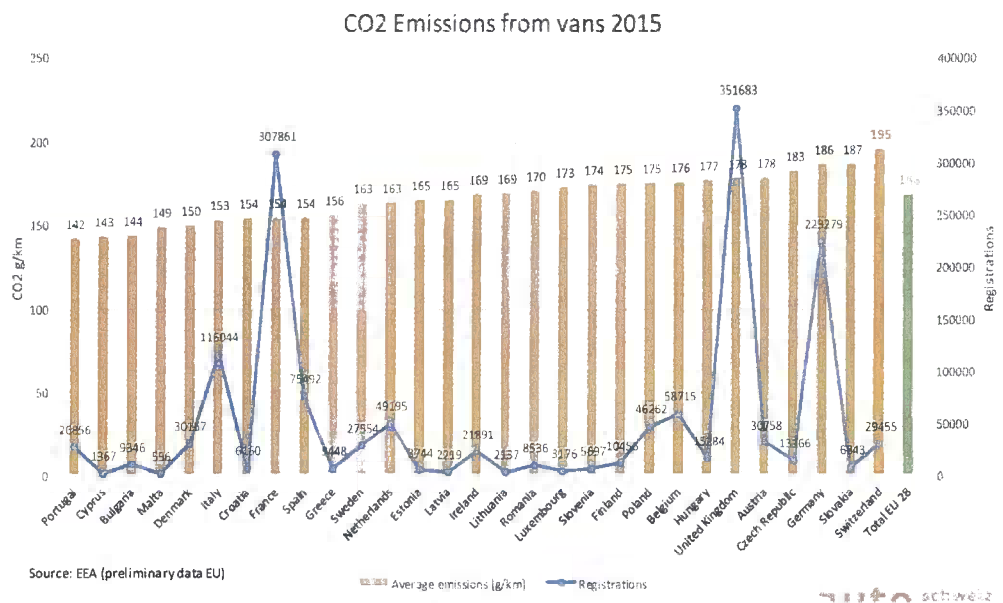
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringering ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)

Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

- | | |
|--|-------------|
| a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: | 146g/100*4g |
| =5,84% | |
| b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: | 0,9-0,0584 |
| =0,8416 (neuer Faktor für Anwendung 2019) | |

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

i. Art. 23

CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO₂-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

ii. Art. 25

Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**

iii. Art. 29

Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.

iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. **Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**

i. Art. 10

Nach Einführung der CO2-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Lorenz Roder


meinjahreswagen.ch
Daloro Trading GmbH
Kantonsstrasse 148
CH - 8807 Fretenbäch

GS / UVEK

10. MAI 2017

Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

Oberbüren, 08.05.2017

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

Eingabe von:

Egeland Automobile AG
Industrie Haslen 11a
9245 Oberbüren
071 394 16 16
Frank Egeland

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

Anträge

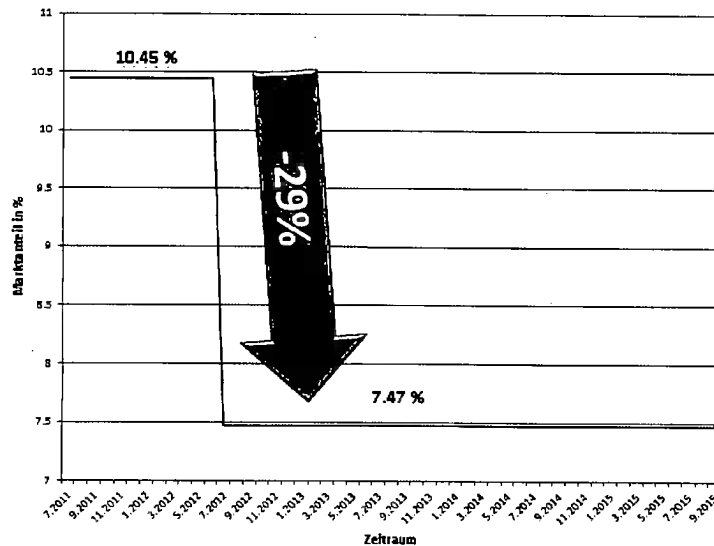
I. Hauptanträge CO2-Verordnung

i. Art 17, Abs. 2

Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO2-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
 - b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO2-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
 - c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.
- iii. Art. 27, Abs. 2
Wir begrüßen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 ambitioniert 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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionierter wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

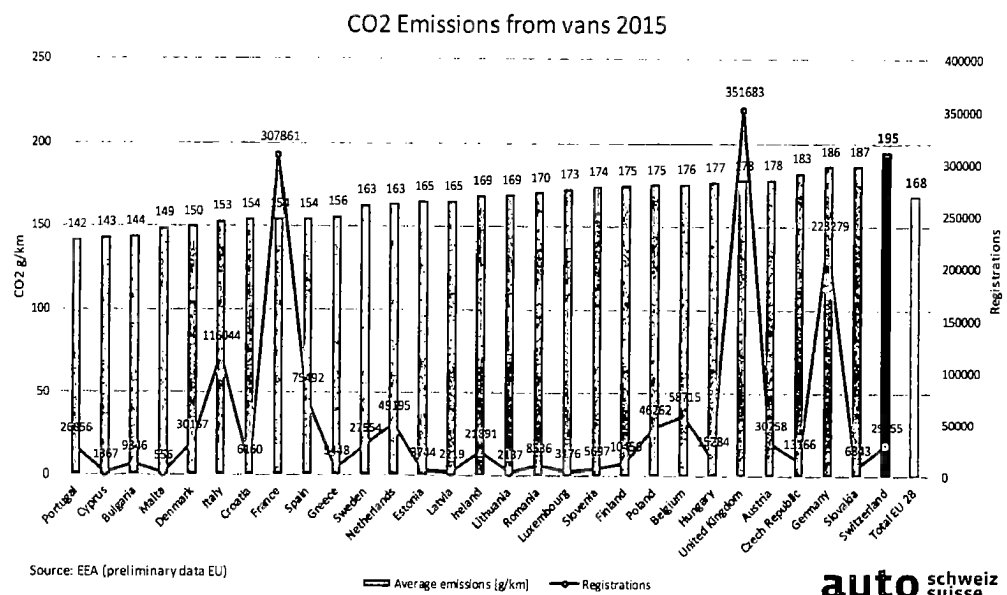
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschöpfung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringern ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

- vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)
Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenkten.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

- | | |
|---|-------------|
| a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion:
=5,84% | 146g/100*4g |
| b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4:
=0,8416 (neuer Faktor für Anwendung 2019) | 0,9-0,0584 |

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

- i. Art. 23
CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO2-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO2-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO2-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO2-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO2-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO2-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. **Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**

i. Art. 10

Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

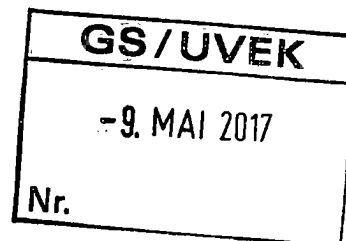
Egeland Automobile AG Frank Egeland


Egeland
Automobile AG
Industrie Hagen 11a
CH-9245 Oberbüren SG
Tel. 071 350 1111
www.egeland.ch

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin
Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

Oberbüren, 08.05.2017

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern



Montlingen, 08.05.2017

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

Eingabe von:

Garage Benz AG
Wiesenweg 5
9462 Montlingen
071 761 11 43
Manuel Benz

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

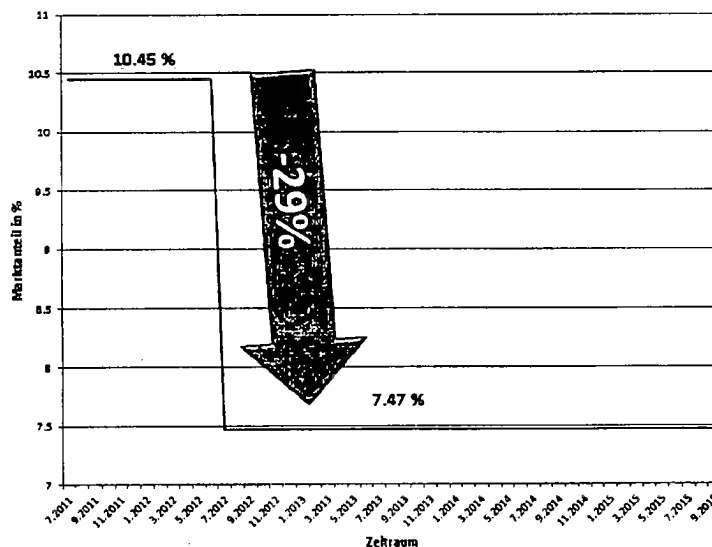
Anträge

I. Hauptanträge CO2-Verordnung

- i. Art 17, Abs. 2
Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO₂-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
- b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO₂-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
- c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.

iii. Art. 27, Abs. 2

Wir begrüssen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer 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 ist (vgl. ebd., S. 9).

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 beantragen:

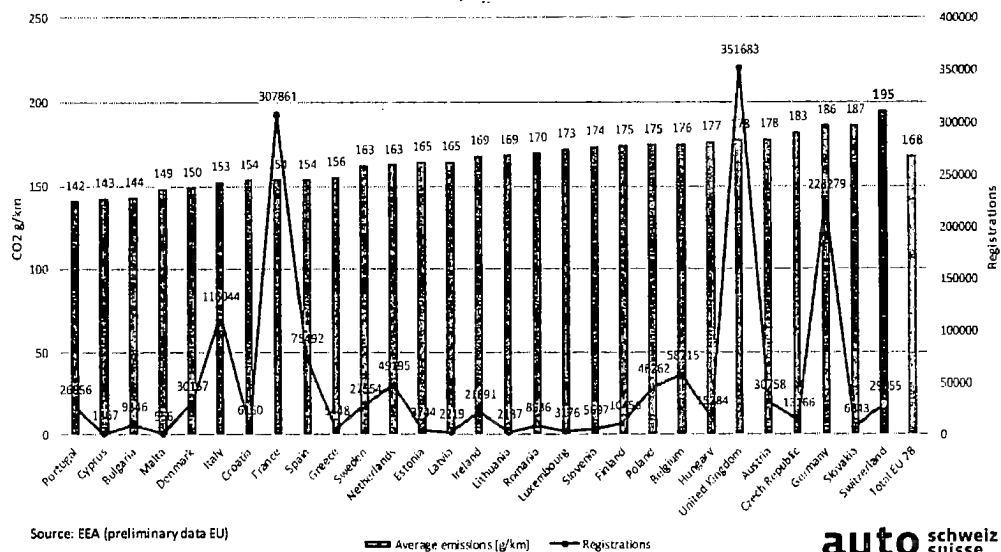
Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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.

CO₂ Emissions from vans 2015



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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspreche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrauchen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringern ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)

Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: $146g/100 \cdot 4g$
=5,84%

b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: $0,9 - 0,0584$
=0,8416 (**neuer Faktor für Anwendung 2019**)

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

i. Art. 23

CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO₂-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierte Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

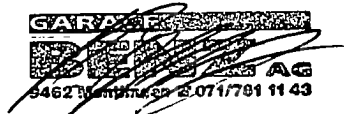
III. **Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**

i. Art. 10

Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


GARAGE
BENZ AG
9462 Montlingen, CH 071/761 11 43

Manuel Benz

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

Tägerwilen den 08.05.2017

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

Eingabe von:

Libero Autocenter GmbH
Schützenstr.4
8274 Tägerwilen
071 667 07 27
Werner Zwahlen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

Anträge

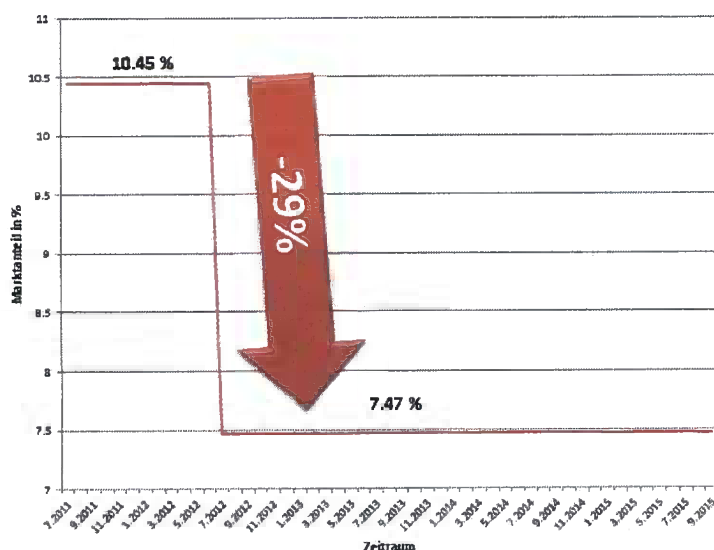
I. Hauptanträge CO2-Verordnung

i. Art 17, Abs. 2

Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO2-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
- b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO2-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
- c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.

iii. Art. 27, Abs. 2

Wir begrüßen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

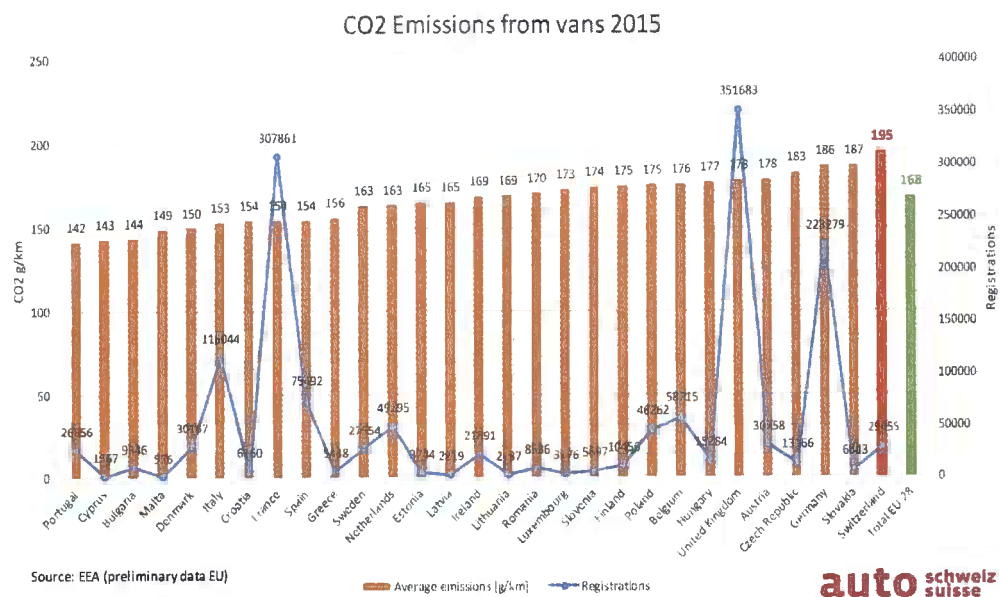
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringern ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)

Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: $146\text{g}/100 \cdot 4\text{g}$
=5,84%

b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: $0,9 - 0,0584$
=0,8416 (**neuer Faktor für Anwendung 2019**)

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

i. Art. 23

CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO2-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermaßen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO2-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO2-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO2-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO2-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO2-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

i. Art. 10

Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Werner Zwahlen

~~Libero Autocenter GmbH~~
Schützenstrasse 4
8274 Tägerwilten

LIBERO
LIBERO AUTOCENTER GmbH

08.05.17 17:30
CH - 8274
Tägerwilen

CHF 3.40

8445  pro clima



A
STANDARD
0.058 kg
DIE POST 

A+



98.01.827400 02134293

Eidgenössisches DP für Umwelt
Verkehr Energie (UVEK)
Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Kocherstrasse 6
3003 Bern

Libero Autocenter GmbH
Hauptstrasse 16, 8274 Tägerwilen

Offizielle Fiat- und Hyundai-Vertretung



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation,
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: energiestrategie@bfe.admin.ch

Bern, 5. Mai 2017

Erstes Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050: Vernehmlassung zu den Änderungen auf Verordnungsstufe – Stellungnahme der SBB.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum ersten Massnahmenpaket Energiestrategie 2050 und den damit verbundenen Änderungen auf Verordnungsstufe, Stellung nehmen zu können.

Die SBB ist von den Verordnungen in unterschiedlicher Weise betroffen. Unsere zentralen Bemerkungen und Anträge unterbreiten wir Ihnen gerne nachfolgend.

I. Totalrevision der Energieverordnung (EnV)

Bemerkungen zu Art. 8 EnV

Zu Abs. 1: Ein Stauinhalt von 800 Stunden bei Volllast ist sehr gross. Dies entspricht einem Stauvolumen von über einem Monat bei durchgehendem Volllastbetrieb rund um die Uhr. Bereits 200 Stunden Stauinhalt sind für die Energielandschaft Schweiz wichtig und ein namhafter Beitrag.

Zu Abs. 2: Die Aussage des Absatzes ist aus unserer Sicht nicht eindeutig. Um Missverständnisse zu vermeiden, schlagen wir vor, den Vermerk „nach der“ vor „Erweiterung oder Erneuerung“ einzufügen.

Anträge:

Art. 8 Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:

¹ Neue Wasserkraftanlagen sind von nationalem Interesse, wenn sie über:

- a. eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 20 GWh verfügen; oder
- b. eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 10 GWh und über mindestens 800 **200** Stunden Stauinhalt bei Volleistung verfügen.

Art. 8 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

² Bestehende Wasserkraftanlagen sind von nationalem Interesse, wenn sie durch die **nach der** Erweiterung oder Erneuerung:

- | |
|--|
| <p>a. eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 10 GWh erreichen; oder
b. eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 5 GWh erreichen und über mindestens 400 100 Stunden Stauinhalt bei Volleistung verfügen.</p> |
|--|

Bemerkungen zu Art. 10 EnV

In Artikel 12 Abs. 2 des Energiegesetzes (EnG) bezieht sich der Ausschluss explizit auf neue Anlagen. Dies soll auch so in der Verordnung Anwendung finden.

Anträge:

Art. 10 ist wie folgt zu ändern:

Der Ausschluss nach Artikel 12 Absatz 2 EnG umfasst künstlich geschaffene und auf Dauer angelegte Einrichtungen, die innerhalb des Perimeters eines Biotops von nationaler Bedeutung oder innerhalb einem Wasser- und Zugvogelreservat in bestimmter fester Beziehung zum Erdboden **neu zu stehen kommen**.

Art. 10 ist um einen Absatz zu ergänzen:

²Vom Ausschluss nicht betroffen sind Anlagen oder Anlagenteile, die ausserhalb der Schutzzone liegen und allenfalls Auswirkungen auf das Schutzgebiet haben. Bestehende Anlagen, Anlagenerneuerungen und allfällige Erweiterungen von bestehenden Anlagen sind zulässig.

Bemerkungen zu Art. 37 EnV

Der schweizerische Schienenverkehr befindet sich aufgrund der anhaltenden Frankenstärke und der tiefen Treibstoffpreise in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld und ist gegenüber dem Strassenverkehr einer verstärkten Wettbewerbssituation ausgesetzt. Steigende Abgaben haben die Kunden der schweizerischen Eisenbahnen zu tragen. Diese leisten bereits durch die Nutzung des Schienenverkehrs einen massgebenden Beitrag zur CO₂-Reduktion und zur Verwendung von erneuerbaren Energien. Deswegen betrachtet die SBB die Erhöhung des Netzzuschlags um 0.8 Rp./kWh im Interesse des schweizerischen Schienenverkehrs kritisch.

II. Teilrevision der Stromversorgungsverordnung (StromVV)

Bemerkung zu Art. 8a und ff sowie Art. 31e (intelligente Messsysteme) StromVV

Die innerhalb von sieben Jahren vorgeschriebene Einführung von intelligenten Messsystemen wird unvermeidlich zu steigenden Netzkosten führen, ohne dass für die Endverbraucher ein entscheidender Mehrwert geschaffen werden kann.

Bemerkungen zu Art. 18, Abs. 2

Die Bestimmung ist so auszuweiten, dass diese auch für Endverbraucher gilt, die an Elektrizitätsleitungen mit kleiner räumlicher Ausdehnung zur Feinverteilung (Arealnetze) angeschlossen sind, und die über keine eigene Infrastruktur zur Transformation verfügen.

Anträge:

Art. 18 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

² Der Netznutzungstarif muss bei Spannungsebenen unter 1 kV für Endverbraucher **sowie für Endverbraucher an Elektrizitätsleitungen mit kleiner räumlicher Ausdehnung zur Feinverteilung (Art. 4 Abs. 1 Bst. a StromVG) ohne eigene Transformation** in ganzjährig genutzten Liegenschaften zu mindestens 70 Prozent ein nichtdegressiver Arbeitstarif (Rp./kWh) sein. Netzbetreiber und Endverbraucher können einen tieferen Anteil Arbeitstarif vereinbaren, sofern eine Leistungsmessung eingesetzt wird.

Zu den nachfolgenden Verordnungen hat die SBB keine Bemerkungen:

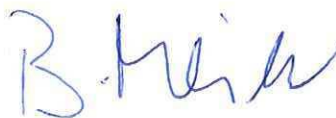
- Energieförderungsverordnung (EnFV)
- Energieeffizienz-Verordnung (EnEV)
- Teilrevision der CO₂-Verordnung
- Totalrevision der Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis und die Stromkennzeichnung (HKSV)
- Teilrevision der Kernenergieverordnung (KEV)
- Teilrevision Landesgeologie-Verordnung (LGeoIV)
- Teilrevision über Gebühren und Aufsichtsabgaben im Energiebereich (GebV-En)

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Daniel Koch
Leiter Energie



Dr. Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation



Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivie Svizzere
Pendicularas Svizras

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

Per E-Mail an: energiestrategie@bfe.admin.ch

Bern, 05. Mai 2017
Tel. +41 31 359 23 27, maurice.rapin@seilbahnen.org

Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 – Stellungnahme Seilbahnen Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zum ersten Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 Stellung nehmen zu dürfen. Gerne äussern wir uns zur Vorlage innert gesetzter Frist.

Der (Berg-)Tourismus im Allgemeinen sowie die Seilbahnbranche im Speziellen haben ein grosses Interesse an einem intakten Klima und einem verantwortungsbewussten Umgang mit Energie. Besonders das Berggebiet ist stark betroffen von extremen Natur- und Wetterereignissen, schmelzendem Permafrost, geringeren Schneemengen etc. Seilbahnen Schweiz (SBS) spricht sich deshalb klar für eine nachhaltige Energiepolitik aus.

Gleichzeitig ist es uns ein grosses Anliegen, dass die Massnahmen der Energiepolitik des Bundes nicht unverhältnismässig stark in den Berggebieten greifen. Aus offensichtlichen Gründen ist dort das Klima rauer, das Netz des öffentlichen Verkehrs dünner, die Netzkosten höher und die Geschäftsaktivitäten sind standortgebunden und stark von auswärtigen Kunden abhängig. Die Möglichkeiten zur Anpassung sind daher in den Berggebieten begrenzter als im Mittelland. Unternehmen im Berggebiet brauchen Bedingungen, die es aufgrund der Standortgebundenheit erlauben, die nötige Wertschöpfung zu erzielen.

In der Folge geben wir Ihnen konkrete Rückmeldungen zu **fünf** für die Seilbahnbranche relevanten Verordnungsvorlagen:



1) Stromversorgungsverordnung (StromVV)

SBS begrüsst es, dass mit den geplanten, neuen intelligenten Messeinrichtungen Anreize und Möglichkeiten geschaffen werden, Energie zu sparen. Die systematische Verfügbarkeit der Verbrauchsdaten ermöglicht es sowohl dem Elektrizitätswerk wie auch dem Unternehmen, seinen Energieverbrauch und die Leistungsspitzen zu optimieren.

Für Stromverbraucher (>100 MWh/a) wird sich gegenüber der jetzigen Situation nichts ändern, da diese bereits heute von den Benutzerplattformen zur Auswertung ihres Stromverbrauches profitieren.

Nicht ausreichend eindeutig ist aus Sicht der Seilbahnbranche hingegen **die Definition einer „Verbrauchsstätte“ im Artikel 11, Abs.1**. Darin steht: „Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt.“

Erklärung: Die Seilbahnunternehmung bildet eindeutig eine *wirtschaftliche* Einheit. Nach heutiger Auslegung der Verordnung kann sie aber nicht als *örtliche* Einheit definiert werden, obwohl sie mit ihren dezentral liegenden Anlagen (Skilifte, Kinderförderbänder, Sesselbahnen etc.) einem Areal entspricht, dem sinnbildlich nur das verbindende Dach obendrüber fehlt.

Die Verordnung sollte daher in Bezug auf den Ausdruck der örtlichen Einheit Klarheit schaffen. Aus Sicht von SBS müsste die örtliche Einheit als **Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern)** definiert sein. Dadurch würde der Seilbahnunternehmung der Anreiz geschaffen, ihren Energieverbrauch und die Netzbelastung zu optimieren, indem sie ihren Verbrauch eigenständig zeitlich verschieben, verschachteln und die Leistungsspitzen brechen kann. Dies wiederum hat zur Folge, dass auch das Elektrizitätswerk den Strom günstiger am freien Markt beziehen kann. Einerseits entspricht das einem Beitrag zur Verbrauchsoptimierung. Andererseits kann durch diese (oder einer ähnlicher) Definition der administrative Aufwand des Elektrizitätswerks, der Behörde und des Unternehmens verringert werden, indem die Anzahl der Rechnungen reduziert und die Abrechnung bei NetZRückerstattungen (KEV) vereinfacht werden kann.

Antrag: Ergänzung des Art. 11, Abs. 1 in der Stromversorgungsverordnung:

„Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt. Eine örtliche Einheit ist auch dann gegeben, wenn es sich um ein Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern) handelt.“

2) Verordnung über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

SBS äussert sich in der CO₂-Verordnung lediglich zum Anhang 7:

Aufgrund ihrer Standortgebundenheit und weil sie in direktem Wettbewerb mit dem Ausland stehen, sind touristisch genutzte Hotels bereits heute von der CO₂-Abgabe befreit (Anhang 7, Ziff. 18).

Aus Sicht von SBS trifft diese Argumentation nicht weniger auf die Berggastronomie zu. Die Berggastronomie bedient die gleiche Kundschaft, ist dem gleichen Wettbewerbsdruck ausgesetzt und hat die gleichen wirtschaftlichen Voraussetzungen. Aus Gründen der Gleichbehandlung be-



antragt Seilbahnen Schweiz, dass auch die Berggastronomie im Anhang 7 der CO₂-Verordnung aufgeführt wird.

Antrag: Aufnahme der Berggastronomie in Anhang 7 der CO₂-Verordnung.

3) Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

In der Vorlage der neuen Energieeffizienzverordnung begrüsst SBS insbesondere, dass die Bestimmungen zu Geräten – nebst der Einsparung von Energie – insbesondere auch den Handel mit der EU erleichtern sollen, indem EU-Regelungen übernommen und damit Handelshemmnisse abgebaut werden. Durch die geplanten Änderungen darf das derzeit bestehende Verhältnis zum europäischen Recht nicht verändert werden.

4) Energieverordnung (EnV)

Mit der Revision der Energieverordnung legt der Bund die gesetzlichen Grundlagen, um die begonnenen Massnahmen der Energiepolitik weiterzuführen. Dies begrüssen wir grundsätzlich.

Damit sämtliche erneuerbaren Energiequellen ausgebaut und der Ausstieg aus der Kernkraft vollzogen werden können (Ersatz von rund 40% der Stromproduktion), muss die Wasserkraft, die Windkraft aber auch die Photovoltaik bei der Interessenabwägung höher gewichtet werden. SBS ist froh, dass mit der Revision des Energiegesetzes die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energie als von nationalem Interesse eingestuft wurden (Art. 12 Energiegesetz). Welche Anlagen als von nationalem Interesse eingestuft werden, muss auf dem Verordnungsweg präzisiert werden. Aus Sicht SBS müssen diese Schwellenwerte möglichst tief angesetzt werden, da jeder Zubau einen Beitrag zur Energieproduktion leistet und deshalb willkommen sein muss.

Besonders positiv hervorheben möchten wir dabei die Tatsache, dass das Grossverbrauchermodell nicht verschärft wird. Es ist zudem zu erwarten, dass mit der Erhöhung der KEV von heute 1.5 Rp./kWh auf 2.3 Rp./kWh auch kleinere Unternehmen von der Rückvergütung profitieren werden können. In diesem Zusammenhang sieht SBS klare Vorteile in der Herabsetzung der Voraussetzungen für die Rückerstattung von 20'000 CHF auf 15'000 CHF. SBS verspricht sich mit dieser Massnahme eine grössere Partizipation und dadurch einen höheren Anreiz, den Energieverbrauch zu reduzieren.

Antrag: Der Mindestbetrag für die Rückerstattung ist von CHF 20'000.- auf **CHF 15'000.-** zu reduzieren.

Bei der wettbewerblichen Ausschreibung für Effizienzmassnahmen sowie beim Gebäudeprogramm begrüsst SBS die explizite Förderung von Trafostationen und der Nutzung der Abwärme.



5) Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung EnFV)

SBS begrüsst im Grundsatz die neue Energieförderungsverordnung. Besonders hervorheben möchten wir die Sonderregelung für Dotierkraftwerke. Dabei werden diese von der Untergrenze bei Wasserkraftanlagen ausgenommen. Darunter fällt auch die etwaige Nutzung von Speicherseen im Zusammenhang mit Beschneiungsanlagen zur Stromproduktion.

Exkurs:

Die Bergbahnunternehmen müssen für Eingriffe in Natur und Landschaft gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Ersatzmassnahmen leisten. Die Praxis zeigt, dass es aufgrund des verantwortungsvollen Umgangs mit der Natur immer schwerer wird geeignete Massnahmen bzw. Objekte für den Ersatz zu finden. Dies führt dazu, dass die Ersatzmassnahmen zunehmend monetär abgegolten werden. Aus Sicht der Bergbahnbranche sollte sich das UVEK überlegen, ob nicht eine Kooperation zwischen Natur- und Heimatschutz und Energiestrategie gefunden werden könnte, denn letztlich zielen beide Gesetze auf eine Verbesserung der Umwelt ab. **SBS würde es sehr begrüssen, wenn das UVEK prüft, wie die Möglichkeit geschaffen werden kann, dass auch Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz als Ersatzmassnahmen angerechnet werden könnten.**

Wir danken Ihnen zum Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge und Anmerkungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Stückelberger
Direktor



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

Per E-Mail an: energiestrategie@bfe.admin.ch

Freiburg, 08. Mai 2017 – PF

Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 – Stellungnahme Seilbahnen Freiburger Alpen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zum ersten Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 Stellung nehmen zu dürfen. Gerne äussern wir uns zur Vorlage innert gesetzter Frist.

Der (Berg-)Tourismus im Allgemeinen sowie die Seilbahnbranche im Speziellen haben ein grosses Interesse an einem intakten Klima und einem verantwortungsbewussten Umgang mit Energie. Besonders das Berggebiet ist stark betroffen von extremen Natur- und Wetterereignissen, schmelzendem Permafrost, geringeren Schneemengen etc. Seilbahnen Freiburger Alpen (RMAF) spricht sich deshalb klar für eine nachhaltige Energiepolitik aus.

Gleichzeitig ist es uns ein grosses Anliegen, dass die Massnahmen der Energiepolitik des Bundes nicht unverhältnismässig stark in den Berggebieten greifen. Aus offensichtlichen Gründen ist dort das Klima rauer, das Netz des öffentlichen Verkehrs dünner, die Netzkosten höher und die Geschäftsaktivitäten sind standortgebunden und stark von auswärtigen Kunden abhängig. Die Möglichkeiten zur Anpassung sind daher in den Berggebieten begrenzter als im Mittelland. Unternehmen im Berggebiet brauchen Bedingungen, die es aufgrund der Standortgebundenheit erlauben, die nötige Wertschöpfung zu erzielen.

In der Folge geben wir Ihnen konkrete Rückmeldungen zu fünf für die Seilbahnbranche relevanten Verordnungsvorlagen:

1) Stromversorgungsverordnung (StromVV)

RMAF begrüsst es, dass mit den geplanten, neuen intelligenten Messeinrichtungen Anreize und Möglichkeiten geschaffen werden, Energie zu sparen. Die systematische Verfügbarkeit der

Verbrauchsdaten ermöglicht es sowohl dem Elektrizitätswerk wie auch dem Unternehmen, seinen Energieverbrauch und die Leistungsspitzen zu optimieren.

Für Stromverbraucher (>100 MWh/a) wird sich gegenüber der jetzigen Situation nichts ändern, da diese bereits heute von den Benutzerplattformen zur Auswertung ihres Stromverbrauches profitieren.

Nicht ausreichend eindeutig ist aus Sicht der Seilbahnbranche hingegen **die Definition einer „Verbrauchsstätte“ im Artikel 11, Abs.1**. Darin steht: „Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt.“

Erklärung: Die Seilbahnunternehmung bildet eindeutig eine *wirtschaftliche* Einheit. Nach heutiger Auslegung der Verordnung kann sie aber nicht als *örtliche* Einheit definiert werden, obwohl sie mit ihren dezentral liegenden Anlagen (Skilifte, Kinderförderbänder, Sesselbahnen etc.) einem Areal entspricht, dem sinnbildlich nur das verbindende Dach obendrüber fehlt.

Die Verordnung sollte daher in Bezug auf den Ausdruck der örtlichen Einheit Klarheit schaffen. Aus Sicht von RMAF müsste die örtliche Einheit als **Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern)** definiert sein. Dadurch würde der Seilbahnunternehmung der Anreiz geschaffen, ihren Energieverbrauch und die Netzbelastung zu optimieren, indem sie ihren Verbrauch eigenständig zeitlich verschieben, verschachteln und die Leistungsspitzen brechen kann. Dies wiederum hat zur Folge, dass auch das Elektrizitätswerk den Strom günstiger am freien Markt beziehen kann. Einerseits entspricht das einem Beitrag zur Verbrauchsoptimierung. Andererseits kann durch diese (oder einer ähnlicher) Definition der administrative Aufwand des Elektrizitätswerks, der Behörde und des Unternehmens verringert werden, indem die Anzahl der Rechnungen reduziert und die Abrechnung bei NetZRückerstattungen (KEV) vereinfacht werden kann.

Antrag: Ergänzung des Art. 11, Abs. 1 in der Stromversorgungsverordnung:

„Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt. Eine örtliche Einheit ist auch dann gegeben, wenn es sich um ein Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern) handelt.“

2) Verordnung über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

RMAF äussert sich in der CO₂-Verordnung lediglich zum Anhang 7:

Aufgrund ihrer Standortgebundenheit und weil sie in direktem Wettbewerb mit dem Ausland stehen, sind touristisch genutzte Hotels bereits heute von der CO₂-Abgabe befreit (Anhang 7, Ziff. 18).

Aus Sicht von RMAF trifft diese Argumentation nicht weniger auf die Berggastronomie zu. Die Berggastronomie bedient die gleiche Kundschaft, ist dem gleichen Wettbewerbsdruck ausgesetzt und hat die gleichen wirtschaftlichen Voraussetzungen. Aus Gründen der Gleichbehandlung beantragt RMAF, dass auch die Berggastronomie im Anhang 7 der CO₂-Verordnung aufgeführt wird.

Antrag: Aufnahme der Berggastronomie in Anhang 7 der CO₂-Verordnung.

3) Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

In der Vorlage der neuen Energieeffizienzverordnung begrüsst RMAF insbesondere, dass die Bestimmungen zu Geräten – nebst der Einsparung von Energie – insbesondere auch den Handel mit der EU erleichtern sollen, indem EU-Regelungen übernommen und damit Handelshemmnisse abgebaut werden. Durch die geplanten Änderungen darf das derzeit bestehende Verhältnis zum europäischen Recht nicht verändert werden.

4) Energieverordnung (EnV)

Mit der Revision der Energieverordnung legt der Bund die gesetzlichen Grundlagen, um die begonnenen Massnahmen der Energiepolitik weiterzuführen. Dies begrüssen wir grundsätzlich.

Damit sämtliche erneuerbaren Energiequellen ausgebaut und der Ausstieg aus der Kernkraft vollzogen werden können (Ersatz von rund 40% der Stromproduktion), muss die Wasserkraft, die Windkraft aber auch die Photovoltaik bei der Interessenabwägung höher gewichtet werden. RMAF ist froh, dass mit der Revision des Energiegesetzes die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energie als von nationalem Interesse eingestuft wurden (Art. 12 Energiegesetz). Welche Anlagen als von nationalem Interesse eingestuft werden, muss auf dem Verordnungsweg präzisiert werden. Aus Sicht RMAF müssen diese Schwellenwerte möglichst tief angesetzt werden, da jeder Zubau einen Beitrag zur Energieproduktion leistet und deshalb willkommen sein muss.

Besonders positiv hervorheben möchten wir dabei die Tatsache, dass das Grossverbrauchermodell nicht verschärft wird. Es ist zudem zu erwarten, dass mit der Erhöhung der KEV von heute 1.5 Rp./kWh auf 2.3 Rp./kWh auch kleinere Unternehmen von der Rückvergütung profitieren werden können. In diesem Zusammenhang sieht RMAF klare Vorteile in der Herabsetzung der Voraussetzungen für die Rückerstattung von 20'000 CHF auf 15'000 CHF. RMAF verspricht sich mit dieser Massnahme eine grössere Partizipation und dadurch einen höheren Anreiz, den Energieverbrauch zu reduzieren.

Antrag: Der Mindestbetrag für die Rückerstattung ist von CHF 20'000.- auf **CHF 15'000.-** zu reduzieren.

Bei der wettbewerblichen Ausschreibung für Effizienzmassnahmen sowie beim Gebäudeprogramm begrüsst RMAF die explizite Förderung von Trafostationen und der Nutzung der Abwärme.

5) Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung EnFV)

RMAF begrüsst im Grundsatz die neue Energieförderungsverordnung. Besonders hervorheben möchten wir die Sonderregelung für Dotierkraftwerke. Dabei werden diese von der Untergrenze bei Wasserkraftanlagen ausgenommen. Darunter fällt auch die etwaige Nutzung von Speicherseen im Zusammenhang mit Beschneigungsanlagen zur Stromproduktion.

Exkurs:

Die Bergbahnunternehmen müssen für Eingriffe in Natur und Landschaft gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Ersatzmassnahmen leisten. Die Praxis zeigt, dass es aufgrund des verantwortungsvollen Umgangs mit der Natur immer schwerer wird geeignete Massnahmen bzw. Objekte für den Ersatz zu finden. Dies führt dazu, dass die Ersatzmassnahmen zunehmend monetär abgegolten werden. Aus Sicht der Bergbahnbranche sollte sich das UVEK überlegen, ob

nicht eine Kooperation zwischen Natur- und Heimatschutz und Energiestrategie gefunden werden könnte, denn letztlich zielen beide Gesetze auf eine Verbesserung der Umwelt ab. **RMAF würde es sehr begrüßen, wenn das UVEK prüft, wie die Möglichkeit geschaffen werden kann, dass auch Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz als Ersatzmassnahmen angerechnet werden könnten.**

Wir danken Ihnen zum Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge und Anmerkungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEILBAHNEN FREIBURGER ALPEN

A handwritten signature in blue ink, consisting of the initials 'PF' followed by a stylized, cursive name.

Pascal Fagnière
Verbandssekretär

Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

CH-3003 Bern

Elektronische Eingabe: energiestrategie@bfe.admin.ch

Bern, 8. Mai 2017

Vernehmlassung zur Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz), ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband) und Erdöl-Vereinigung EV.

Mit Schreiben vom 1. Februar 2017 laden Sie ein zur Stellungnahme zur Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050. Wir beteiligen uns gerne an diesem Vernehmlassungsverfahren und danken bestens für die Kenntnisnahme unserer Eingabe.

Ausgangslage

strasseschweiz hat im Zusammenhang mit der Energiestrategie der Schweiz 2050 stets die Ansicht vertreten, dass zur Erreichung der anspruchsvollen Zielvorgaben die technischen Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Abgasverhaltens von Motorfahrzeugen im Vordergrund stehen. Nicht der Mensch als Konsument steht im Fokus, sondern vielmehr die Technik und deren Optimierung. Entsprechend soll die Energie- und Klimapolitik des Bundes auf das technische Potenzial zur Energieeinsparung setzen und die künftige Entwicklung mittels technischer Vorgaben an die Herstellung der Produkte und Motorfahrzeuge definieren. 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 Energiepolitik. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass ein schweizerischer Alleingang zwingend vermieden werden muss.

Kurzum: **strasseschweiz** setzt auf den technischen Fortschritt; die entsprechende Reglementierung muss vor allem wirtschafts-, aber auch gesellschaftsverträglich sein.

In diesem Sinne haben wir bisher punkto motorisierten Individualverkehr eine mit der Europäischen Union (EU) abgestimmte weitere Absenkung der CO₂-Emissionszielwerte bei PW und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) bis ins Jahr 2020 gutgeheissen. Diese Zustimmung gilt prinzipiell nach wie vor. Allerdings gilt unsere Unterstützung von technischen Massnahmen zur Zielerreichung nicht uneingeschränkt und vorbehaltlos. Bei der weiteren Verschärfung der CO₂-Gesetzgebung gilt es, den schweizerischen Alleingang nicht zusätzlich zu akzentuieren. Es ist namentlich zu beachten, dass

- die weitere Senkung der CO₂-Emissionsgrenze bei neuen PW und insbesondere bei LNF für die Automobilindustrie eine grosse Herausforderung darstellt.
- die Schweiz in Bezug auf den Fahrzeugpark nach wie vor besondere Verhältnisse aufweist, die sich sachlich mit der topografischen Situation, der touristisch-ländlichen Ausprägung der Wirtschaft und mit der Kaufkraft der Kundschaft erklären lassen.

In der nachfolgenden Stellungnahme zur Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 fokussieren wir uns auf die Totalrevision der Energieverordnung, respektive die neue Energieeffizienzverordnung, sowie auf die Teilrevision der CO₂-Verordnung, da diese Verordnungen das zentrale Interessens- und Aufgabengebiet unserer Mitgliederverbände betreffen. Unsere Stellungnahme basiert in erster Linie auf der diesbezüglichen Eingabe unseres Mitglieds auto-schweiz – Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure.

Bemerkungen zur CO₂-Verordnung

Die Forderung von **strasseschweiz** lautet: Die EU-Vorschriften für neue Fahrzeuge sind für die Schweiz so zu übernehmen, dass sie für den Schweizer Fahrzeugmarkt gleich ambitioniert – aber nicht strenger sind wie für die Fahrzeugmärkte in den einzelnen EU-Staaten.

Wir stellen fest, dass die vorgeschlagenen Lösungen diese Vorgabe verfehlen und den schweizerischen Verhältnissen nicht hinreichend angepasst sind, da sie das Erreichen der spezifischen Emissionsziele für den hiesigen Fahrzeugmarkt massiv schwieriger gestalten als für die Märkte in den EU-Ländern. Die vorgelegten Einführungsmodalitäten nehmen insbesondere in keiner Weise Rücksicht auf die Unterschiede zwischen dem PW- und dem LNF-Markt, denn sie analysieren keineswegs den Fahrzeugmarkt in den einzelnen EU-Ländern und sollen dennoch analog für beide Fahrzeugkategorien gelten. Es erstaunt daher nicht weiter, dass die geplanten Bestimmungen 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 werden. 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.

strasseschweiz begrüsst zwar grundsätzlich den Vorschlag seitens des Bundesrats betreffend die sogenannten Einführungsmodalitäten («Phasing-In», «Supercredits») für die CO₂-Grenzwerte für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2020, lehnt jedoch die vorgeschlagene Regelung ab und schlägt in Abstimmung mit auto-schweiz angepasste Einführungsmodalitäten für Personenwagen (PW) und eine separate Regelung für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (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 dazu erarbeitet hat. Bis dahin muss für LNF zwingend das vom BFE aufgezeigte Szenario «Aufgeschobene Umsetzung» eingesetzt werden.

Vorschlag Einführungsmodalitäten von auto-schweiz:

Jahr	Phasing-in			Supercredits (PW und LNF)	
	Bundesrat PW & LNF	auto-schweiz		Bundesrat	auto-schweiz
		PW	LNF		
2020	85%	75%	50%	2.00	2.00
2021	90%	80%	60%	1.67	2.00
2022	95%	85%	70%	1.33	2.00
2023	100%	90%	80%	1.00	1.67
2024	100%	95%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	100%	1.00	1.00

Bemerkungen zur Energieeffizienzverordnung (EnEV)

Grundsätzlich ist **strasseschweiz** immer noch der Meinung, dass die Einführung von absoluten Grenzwerten nach CO₂-Gesetz und CO₂-Verordnung die Energieetikette für Personenwagen eigentlich überflüssig macht und sie deshalb abgeschafft werden sollte. Sie führt zur Verwirrung, weil sie andere spezifische Zielwerte und andere Bezugsmassen verwendet als die EU-Emissionsvorschriften. Eventualiter sollte sie neu konzipiert und an die Emissionsvorschriften ausgerichtet werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Suisse_Case postale 820_1214 Vernier GE](#)

Vernier/Genève, le 5 mai 2017

Procédure de consultation

Mise en œuvre du premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 : modifications à l'échelon de l'ordonnance

Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet de rapport susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

1. Informations introductives

Le TCS soutient la première phase de la Stratégie énergétique 2050 qui propose des mesures visant à renforcer l'efficacité énergétique et qui sera soumise au vote populaire le 21 mai 2017. S'agissant du présent projet d'ordonnance, le TCS s'est exclusivement penché sur les aspects ayant une incidence directe sur la mobilité et leurs usagers, soit sur les principales questions suivantes :

- adaptation des valeurs cibles d'émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme (95g CO₂/km, applicable dès 2020)
- introduction de nouvelles valeurs cibles d'émissions de CO₂ pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers (147g CO₂/km, applicable dès 2020)
- phase d'introduction par étapes de la valeur limite d'ici 2022 (« phasing-in ») et mode de calcul basé sur une pondération multiple (« supercrédits »).

2. Prise de position

Le TCS est en général favorable au présent projet de révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂, notamment en ce qui concerne le renforcement des valeurs cibles d'émissions à 95g CO₂/km pour les voitures de tourisme, ceci sous les réserves suivantes :

- Le TCS demande que les particularités du parc automobile helvétique soient prises en compte dans le cadre du phasing-in avec un démarrage à 75% la première année (contrairement aux 85% proposés par le Conseil fédéral) et avec une hausse annuelle progressive de 5%.
- Le TCS demande aussi une prise en compte du parc véhicules suisse lors du calcul de la valeur cible d'émission pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

En détail, le TCS se prononce ainsi comme suit :

2.1. Voiture de tourisme

2.1.1. Soutien au renforcement des valeurs cibles d'émissions à 95g CO₂/km pour les voitures de tourisme :

Le TCS s'engage en faveur de mesures pragmatiques visant à réduire les nuisances dues à la mobilité et non la mobilité elle-même. Il préconise ainsi la prise des mesures techniques à la source, qui constituent le meilleur moyen d'obtenir une réduction à long terme des nuisances liées au trafic. Par contre, il refuse catégoriquement toutes mesures ou taxes d'incitation ; le TCS les juge en effet inefficaces, contreproductives et souvent pénalisantes pour l'économie et la population suisses.

Les prescriptions d'émissions sur le CO₂ constituent un outil très efficace et conduisent à la mise sur le marché de véhicules toujours plus propres, sûrs et efficaces au niveau énergétique. Elles contraignent les constructeurs à produire des véhicules plus économes en carburant et donc rejetant moins de CO₂, un aspect qui s'impose progressivement pour les consommateurs comme un critère essentiel d'achat¹.

La nouvelle valeur cible de 95g incitera les importateurs et les constructeurs à proposer des véhicules encore plus efficaces du point de vue énergétique. La réduction des émissions de CO₂ par le progrès technologique est une solution réaliste qui doit, cependant, être adaptée à la réalité du parc automobile suisse.

2.1.2. Prise en compte des particularités helvétiques en vue d'un assouplissement du phasing-in prévu par le présent projet :

Le parc automobile suisse est composé pour trois quarts de voitures de tourisme². Le choix du modèle par les usagers est influencé par des particularités helvétiques telles que notamment la topographie et le pouvoir d'achat.

Selon les projections du TCS, la valeur cible de 95g CO₂/km ne devrait pas être atteinte avant 2022 avec les mesures d'accompagnement proposées par le Conseil fédéral et pourrait entraîner dans les deux premières années de la mise en œuvre des sanctions de plusieurs dizaines de millions de francs, voire de près de 100 millions de francs la première année. Les montants qui sont, sans aucune relation avec les sanctions payées jusqu'ici par les importateurs et qui pourraient impliquer des surcroits de charges trop importants pour les usagers désireux d'acquérir de nouveaux véhicules.

¹ TCS, *La consommation, un critère incontournable*, Communiqué de Presse, Vernier, 8 mars 2017, <https://www.tcs.ch/fr/le-tcs/presse/communiqués-de-presse/2017/salon-auto-2017.php>

² Office fédéral de la Statistique (OFS), *Mobilité et transports, statistique de poche 2016*, Neuchâtel 2016, P. 12

Horizon temporel	Phasing-In	Facteur Supercrédits	Emissions de CO ₂ prises en compte en g	Coût des sanctions en CHF ³
2020	85%	2	98.3 g	103 Mio.
2021	90%	1.67	96.3 g	40 Mio.
2022	95%	1.33	94.0 g	≥ 0
2023	100%	1	93.8 g	≥ 0
2024	100%	1	89.2 g	≥ 0
2025	100%	1	84.8 g	≥ 0

Tableau 1: Phasing-in selon le présent projet - émissions de CO₂ prises en compte et coût des sanctions selon le rythme de réduction de l'UE

Afin d'éviter de telles sanctions excessives, le TCS demande d'assouplir cette introduction par étapes. Le TCS demande l'introduction d'un phasing-in démarrant à 75% en 2020 pour prendre fin en 2025, date de la prise en compte de tous les véhicules immatriculés pour le calcul.

Horizon temporel	Phasing-In	Facteur Supercrédits	Emissions de CO ₂ prises en compte en g	Coût des sanctions en CHF ⁴
2020	75%	2	93.5 g	≥ 0
2021	80%	2	91.0 g	≥ 0
2022	85%	2	88.5 g	≥ 0
2023	90%	1.67	86.8 g	≥ 0
2024	95%	1.33	84.8 g	≥ 0
2025	100%	1	84.8 g	≥ 0

Tableau 2: Proposition assoupli de phasing-in en faveur des consommateurs - émissions de CO₂ prises en compte et coût des sanctions selon chiffres d'autosuisse

2.2. Voiture de livraison et tracteurs à sellette légers

2.2.1. Adaptation nécessaire quant à l'introduction de la valeur cible d'émissions à 147g CO₂/km pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers :

En comparaison avec la situation des véhicules de transports de marchandises dans les pays européens, la composition du parc de voitures de livraison suisse est également différente pour cause de redevance fédérale sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Cette taxe encourage en effet les petites et moyennes entreprises (PME) à un recours aux véhicules non soumis à la RPLP, tels que les voitures de livraison et les petites camionnettes. Ces dernières présentent également l'avantage de ne pas être soumises à l'interdiction de circuler la nuit frappant les poids-lourds.

La présente ordonnance sur le CO₂ demande l'introduction d'une valeur cible de 147g de CO₂/km pour les utilitaires légers. Cette nouvelle norme reprise de l'UE est très ambitieuse et peu adaptée à la réalité suisse. Actuellement, il n'existe que très peu de véhicules de livraison qui rejettent 147g CO₂/km ou moins. Ces derniers, dans leur quasi-totalité, ne permettent qu'une charge utile de moins de 1'000 kg. Cette nouvelle limitation n'est ainsi pas acceptable pour l'économie en général et réduit de manière significative le choix des modèles de véhicules.

³ Avec un cours de l'euro de 1.10 CHF la sanction est de 104.5 Fr./g CO₂

⁴ Avec un cours de l'euro de 1.10 CHF la sanction est de 104.5 Fr./g CO₂

Afin que l'introduction de la nouvelle valeur cible puisse favoriser le développement de nouveaux modèles commerciaux, il est nécessaire de prévoir une planification sur le long terme, avec un délai de transition, comme cela a été mis en œuvre (et est prévu) pour la norme des voitures de tourisme. Si cette nouvelle norme est introduite trop abruptement, sans planification et sans tenir compte de la réalité helvétique, cela risque d'engendrer de lourdes sanctions à la charge des PME suisses. Il convient donc d'adapter la valeur cible des véhicules utilitaires proportionnellement au poids supplémentaire du parc suisse, structurellement différent de celui de l'UE.

3. Commentaires détaillés des articles de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (Ordonnance sur le CO2)

Chapitre 1 Dispositions générales :

Art. 2, let. a, a^{bis}, a^{ter}, a^{quater} et d

Cet article définit les véhicules soumis aux valeurs cibles d'émissions sur le CO2. Les voitures de livraison ainsi que les tracteurs à sellette légers sont ainsi désormais aussi soumis à des prescriptions d'émissions. Comme mentionné précédemment, le TCS ne s'oppose pas à l'inscription d'une valeur cible, mais demande une adaptation de cette dernière à la réalité du parc suisse actuel.

Chapitre 3 Mesures visant à réduire les émissions de CO2 des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers :

Art. 27 Calcul des émissions moyennes de CO2 pour les grands importateurs

Cet article traite de l'introduction progressive (ou phasing-in) des valeurs cibles d'émissions de CO2. La phase introductive proposée dans le présent projet par le Conseil fédéral, tant pour les voitures de tourisme que pour les voitures de livraison et les remorques à sellette légers, est trop abrupte et risque de conduire à des sanctions démesurées.

Pour cette raison, le TCS demande une introduction par étapes, plus souple que celle proposée par le présent projet. Le TCS soutient, dans ce sens la proposition suivante en matière de « phasing-in » et de « supercrédits »:

Année	Phasing-in	Supercrédits
2020	75%	2
2021	80%	2
2022	85%	2
2023	90%	1.67
2024	95%	1.33
2025	100%	1

Tableau 3 : Proposition assouplie d'une introduction par étapes des valeurs cible d'émissions de CO2/km pour les véhicules de tourisme.

4. Remarques conclusives

Le TCS en tant que club de mobilité soutient la première phase de la Stratégie énergétique 2050 puisque ce premier paquet mise sur l'efficacité énergétique, donc sur des mesures concrètes visant à réduire la consommation et les émissions nocives du trafic.

Il soutient ainsi d'une manière générale la présente modification de l'ordonnance pour la mise en œuvre du premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050, sous réserve des éléments suivants:

- **Les mesures d'accompagnement pour la mise en œuvre de la nouvelle valeur cible d'émissions à 95g CO2/km doivent être assouplis, de manière à éviter tout risque de sanction démesurée pour les importateurs et, partant, les consommateurs.**
- **L'introduction de la valeur cible d'émission pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers doit tenir compte de la fonction différente et de la réalité du parc suisse actuel. Les TCS demande que l'établissement de la valeur cible nouvelle soit adapté en fonction du poids moyen des véhicules immatriculés en Suisse.**

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse


Peter Gletschi
Président central

Annexe : -

Bundespräsidentin Doris Leuthard
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Kochergasse 6
3003 Bern

08. Mai 2017

Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050: Änderungen auf Verordnungsstufe

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 auf Verordnungsebene. Wir betonen, dass wir die Energiestrategie 2050 ausdrücklich unterstützen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass wir einzelne Vorschläge zu deren Umsetzung auf Verordnungsebene nicht überzeugend finden. Unsere Kritik und Änderungsvorschläge – stellenweise auch unsere Zustimmung – finden Sie auf den folgenden Seiten. Dabei haben wir uns auf die wesentlichen Verbesserungsvorschläge konzentriert und technische Details aussen vor gelassen.

Unter allen Änderungsanträgen hervorzuheben ist ein Aspekt:

Nach den Grundlagen im Energiegesetz soll neu einzelnen Anlagen zur Bereitstellung von Energie aus erneuerbaren Quellen ab einer bestimmten Grösse nationale Bedeutung eingeräumt werden. Dieser Passus erlaubt es solchen Anlagen auf eine Interessensabwägung mit nationalen Schutzinteressen nach NHG Art. 5 einzutreten und eventuell von der ungeschmälernten Erhaltung eines Objektes abzuweichen. Damit dies gerechtfertigt ist, muss die nationale Bedeutung einer Anlage klar gegeben sein und auch in einem entsprechenden Verhältnis zur gesamten Stromproduktion stehen, welche ein solches Interesse überhaupt erst begründet. Der Entwurf ist hinsichtlich der vorgeschlagenen Grössenklassen von Anlagen zur Erreichung des nationalen Interessens vollkommen ungenügend und ein Affront gegenüber den Schutzwerten des NHG. Bereits in der Botschaft zum Energiegesetz sind die Schwellenwerte für Wind- und Wasserkraft wesentlich zu tief angesetzt worden. Die Grenzwerte sind daher um mehrere Faktoren nach oben zu korrigieren, um nationales Nutzungsinteresse zu rechtfertigen.

1. Teilrevision der Verordnung vom 30. November 2012 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711)

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Art. 26 alt: Mit Erdgas betriebene Personenwagen

Der alte Art. 26 soll in der Verordnungsrevision nicht gestrichen, sondern unverändert belassen werden.

Begründung: Fahrzeuge mit Erdgas-Biogasantrieb leisten als Übergangstechnologie einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion. Elektrofahrzeuge werden in der CO₂-Bilanz der Neuwagen mit einem unrealistischen Wert von Null Gramm pro Kilometer veranschlagt. Der klimaneutrale Biogasanteil im Schweizer Erdgas-Biogastankstellenmix soll daher auch angemessen berücksichtigt werden. Solange Elektrofahrzeuge aufgrund des Preises, der eingeschränkten Reichweite, des noch sehr kleinen Modellangebots und der langen Ladedauer noch wenig Marktdurchdringung erreichen, ist die weitere Förderung von Erdgas-Biogas gerechtfertigt. Gerade im Flotteneinsatz können konventionelle Diesel- und Benzinmodelle durch wesentlich CO₂-ärmere Erdgas-Biogas Fahrzeuge ersetzt werden.

Änderungsantrag

Der Artikel 26 lautet wie bisher: Für Personenwagen, die ganz oder teilweise mit Erdgas betrieben werden, setzt das BFE die massgebenden CO₂-Emissionen um den Prozentsatz des anrechenbaren biogenen Anteils am Gasgemisch tiefer an.

Art. 27 Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei Grossimporteuren

Antrag 1:

Das Phasing-in der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper wird EU-kompatibel umgesetzt (95 Prozent Zielerreichung per Ende 2020; 100 Prozent per Ende 2021).

Antrag 2:

Keine Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km.

Begründung Antrag 1:

Ursprünglich hat der Bundesrat in der Botschaft zum ersten Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 ein EU-kompatibles Phasing-in der CO₂-Emissionsvorschriften vorgesehen. Auch das Parlament hat am 23.9.15 ein zeitlich gegenüber der EU verzögertes Phasing-in explizit abgelehnt. Die nun vorgeschlagene Verzögerung der Zielerreichung führt gemäss Vernehmlassungsbericht zu zusätzlichen CO₂-Emissionen von 220'000 Tonnen pro Jahr – rund ein Drittel mehr als ursprünglich vom Bundesrat vorgesehen. Die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs lagen im Jahr 2014 8,9 Prozent über dem Jahr 1990. Damit dürfte das ohnehin schwache sektorielle Zwischenziel Verkehr der aktuellen CO₂-

Verordnung (Art. 3.) für das Jahr 2015 verfehlt worden sein – eine allfällige Erreichung könnte höchstens durch den einmaligen Sondereffekt des Euro-Franken-Schocks im Januar 2015 und daraufhin verschwundenen Tanktourismus zustande gekommen sein. Eine Verlängerung des Phasing-in würde dazu führen, dass die Emissionen in den anderen Sektoren stärker sinken müssen, um das Reduktionsziel von minus 20 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 zu erreichen. Auch die Erreichung des neuen Reduktionsziels des kommenden CO₂-Gesetzes würde durch eine ungerechtfertigte Verlängerung des Phasing-in erschwert.

Begründung Antrag 2:

Bei den Fahrzeugen, die gemäss der vorgeschlagenen Regelung mehrfach gezählt werden könnten, handelt es sich voraussichtlich ausschliesslich um Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride. Diese Fahrzeuge profitieren bereits sehr stark davon, dass die CO₂-Emissionen der Stromproduktion nicht berücksichtigt werden. Auch bei einer einfachen Anrechnung besteht daher für die Importeure ein starker Anreiz Elektroautos und Plug-in-Hybride zu verkaufen, um den individuellen Flottendurchschnitt zu reduzieren. Eine mehrfache Anrechnung von Fahrzeugen mit weniger als 50 g CO₂/km würde jedoch zu einer Überkompensation von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoss führen und die Wirkung CO₂-Emissionsvorschriften stark abschwächen. Da das sektorielle Zwischenziel Verkehr mit hoher Wahrscheinlichkeit verfehlt, bzw. höchstens durch einen einmaligen und vermutlich nicht dauerhaften Sondereffekt erreicht wurde, dürfen die CO₂-Zielwerte für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper nicht unnötig abgeschwächt werden.

Änderungsantrag

Art. 27 Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei Grossimporteuren

1 Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs berechnen sich aus dem arithmetischen Mittel der CO₂-Emissionen der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen beziehungsweise Lieferwagen und leichten Sattelschleppern des Grossimporteurs, gerundet auf drei Dezimalstellen.

2 Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden aus der Neuwagenflotte folgende Anteile der Fahrzeuge mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: 95 Prozent;
- b. ab 2021: 100 Prozent.

(Absatz drei entfällt).

Art. 28 bzw. Anhang 4a: Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Im Anhang 4a wird in Ziffer 2 das (jährlich neu berechnete) durchschnittliche Leergewicht aufgeführt. Wir begrüssen die Verwendung der Gewichtswerte nach dem Schweizer Markt. Die von anderer Seite erhobene Forderung nach Verwendung von europäischen (tieferen) Gewichtswerten ist abzulehnen.

Denn damit würde die nach wie vor bestehende CO₂-Ziellücke im Bereich Neuwagen noch grösser, bzw. das anvisierte Absenkeziel in der Schweiz erst mit grosser zeitlicher Verzögerung erreicht.

Änderungsantrag

Kein Änderungsantrag

Art. 36, Abs. 3

Dieser neue Absatz wird ausdrücklich begrüsst. Es ist für Konsumenten, insbesondere für stark auf die TCO (Total Cost of Ownership) fokussierte Flotteneinkäufer wichtig, detaillierte Informationen über die Sanktionszahlungen des CO₂-Ausstosses der in Betracht gezogenen Marken in ihrem Kaufentscheid mitberücksichtigen zu können.

Änderungsantrag

Kein Änderungsantrag

2. Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

Keine Einwände und Anmerkungen.

3. Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung, EnFV)

Bei der Photovoltaik liegt das grösste Ausbaupotenzial in der Schweiz; im Vergleich zu den anderen Energieträgern wurde sie bisher viel zu wenig gefördert. Der jährliche Zubau bei der Photovoltaik sollte nicht stagnieren, sondern wachsen. Im Gegensatz dazu ist das Ausbaupotenzial bei der Wasserkraft weitgehend ausgeschöpft. Neu- und Ausbauprojekte der Wasserkraft bergen auch ein grosses Konfliktpotenzial. Die EIV-Warteliste muss daher prioritär behandelt werden bzw. das BFE dafür höhere Kontingente sprechen Anreize sind zudem generell so zu setzen, dass vor allem die einheimische Stromproduktion im Winter zunimmt.

Der Ausbau der Erneuerbaren kann dann am kostengünstigsten erreicht werden, wenn den Betreibern der Anlagen die grösste Investitionssicherheit gegeben wird, weil dann die Kapitalkosten minimiert werden. Grundsätzlich sind deshalb bei gleicher totaler Vergütung längere Vergütungsdauern mit tieferen Vergütungssätzen zu wählen (20 statt 15 Jahren).

Allerdings sind die Kostensenkungen bei den neuen Erneuerbaren und die Marktentwicklungen zu berücksichtigen und deshalb die Vergütungssätze für die Kleinwasserkraft signifikant zu senken.

Wir begrüßen ausdrücklich die Ausweitung der Einmalvergütung (EIV) auf Anlagen über 30 kW. Noch besser wäre aber die komplette Aufhebung dieser Grenze bei freier Wahlmöglichkeit. Auch die Bestimmungen, welche die zügige Realisierung von Projekten bezwecken, so dass sie andere nicht unnötig lange blockieren (z.B. Art. 24) sind erfreulich.

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 10

Die in Art. 10 Bst. d vorgeschlagene Ausnahmeregelung zur Umgehung der Untergrenze Förderung Wasserkraft steht in eklatantem Widerspruch zu den Aktivitäten des Bundes und der Kantone hinsichtlich der Revitalisierungsförderungen nach GschG und der Ausgestaltung zeitgemässer Hochwasserschutzprojekte. Es ist nicht nachvollziehbar, wie eine Revitalisierung im selben Gewässerabschnitt eine Ausnahme der Untergrenze für die Förderung von Kleinstwasserkraftwerken begründen kann. Das ökologische Potenzial der Revitalisierung wird damit in jedem Fall beeinträchtigt. Mit dem vorgeschlagenen Passus kann jede zu sanierende Schwelle zum Anlass genommen werden, eine Ausnahmeregelung für ein neues Kleinstwasserkraftwerk zu treffen. Das ist nicht nur aus ökologischer Sicht unzumutbar, sondern auch aus rein ökonomischen Überlegungen, zumal diese Anlagen in aller Regel ineffizient und unwirtschaftlich sind. Eine derartige Aufweichung des parlamentarischen Kompromisses zur Untergrenze der Förderung der Kleinwasserkraft ist nicht akzeptabel.

Änderungsantrag

Art. 10.d Streichen

2. Kapitel: Einspeisevergütungssystem

Art. 15

Grundsätzlich ist die Direktvermarktung für Anlagen, welche die Produktion nicht auf Befehl steigern können und deren „Kraftstoff“ (Sonnenstrahlung, Wind, Wasser) gratis anfällt, nicht sinnvoll. PV-, Wind- und Kleinwasserkraft-Produzenten können nur auf negative Preissignale reagieren – und dabei auf die Ernte von „gratis-Energie“ verzichten, was volkswirtschaftlich suboptimal ist. Preis-Volatilität stellt in der Schweiz kein Problem dar; die Pumpspeicherwerke würden von einer erhöhten Volatilität gar profitieren. Sogar negative Strompreise sind mit ihrem Geschäftsmodell durchaus vereinbar. Statt bei der Produktion sollten vielmehr beim Verbrauch (demand-side management, zeitliche Abstimmung des Verbrauchs mit der Produktion) bessere Anreize gesetzt werden.

Direktvermarktungs-Anreize sind nur bei der Biomasse und der Photovoltaik sinnvoll, und bei letzterer nur VOR dem Bau der Anlage, nicht danach, da nur mit der Ausrichtung der Panels kontrolliert werden kann, zu welcher Tageszeit und in welcher Jahreszeit am meisten Strom produziert wird. Ausser bei der Biomasse sollten also Betreiber von Anlagen, welche bereits eine Vergütung nach bisherigen Recht erhalten, nicht in die Direktvermarktung gezwungen werden.

Änderungsantrag

1 Von der Pflicht zur Direktvermarktung (Art. 21 EnG) ausgenommen sind Betreiber von Anlagen mit einer Leistung von weniger als 100 kW.

2 Betreiber von Biomasse-Anlagen mit einer Leistung ab 500 kW, die bereits eine Vergütung nach bisherigem Recht erhalten, müssen in die Direktvermarktung wechseln.

3 Sämtliche Betreiber können jederzeit unter Einhaltung einer Meldefrist von drei Monaten auf ein Quartalsende hin in die Direktvermarktung wechseln. Die Rückkehr zur Einspeisung zum Referenz-Marktpreis ist ausgeschlossen

Art. 16

Vierteljährlich festgelegte Referenz-Marktpreise bieten keinen Anreiz für eine erhöhte Stromproduktion im Winter. Wir schlagen deshalb vor, dass für die Referenzpreise Jahresdurchschnitts-Preise verwendet werden. Diese können immer noch vierteljährlich berechnet und veröffentlicht werden.

Änderungsantrag

Abs. 1: "Vierteljahr" ersetzen mit "Jahr"

Abs. 2: "Vierteljahr" ersetzen mit "Jahr"

Art. 21

Wir bevorzugen die Variante B aus Gründen der Fairness. In der Absenz von positiven Bescheiden dürfen Gesuchsteller, welche ihre Anlage noch nicht gebaut haben, gegenüber jenen, die schon gebaut haben, nicht benachteiligt werden.

Art. 27

Dass der Referenz-Marktpreis den Vergütungssatz übersteigt, ist höchstens langfristig bei einer quartalsweisen Berechnung im Winter denkbar. Wenn der Jahres-Referenzmarktpreis über dem Vergütungssatz liegt - was mittelfristig nicht zu erwarten ist - fallen für das EVS kaum mehr Kosten an, und das System kann auslaufen. Die Drohung einer "in Rechnung Stellung" ist nicht angebracht. Andererseits können Produzenten in diesem Fall auch einfach aus dem EVS austreten.

Änderungsantrag

Abs. 4: Streichen

4. Kapitel: Einmalvergütung für Photovoltaikanlagen

Art. 45 & 46

Bei Gesuchen für die Einmalvergütung für kleine PV-Anlagen ist nach BFE-Angaben mit einer beträchtlichen Wartezeit bis zur Auszahlung zu rechnen. Für Bauherren ist jedoch eine ungewisse Wartezeit prohibitiv.

Änderungsantrag

Art. 45 Abs. 1 Das Gesuch um Einmalvergütung für kleine Photovoltaikanlagen kann vor oder unmittelbar nach Inbetriebnahme der Anlage bei der Vollzugsstelle eingereicht werden.

Art. 46 Abs. 2 Die Vollzugsstelle informiert den Antragssteller über die voraussichtliche Wartezeit bis zur Auszahlung der Vergütung.

7. Kapitel: Marktprämie für Elektrizität aus Grosswasserkraftanlagen

Die Marktprämien für Grosswasserkraft sind neues Terrain. Es ist grundsätzlich sinnvoll, dass jene die Marktprämie erhalten, die auch das Kostenrisiko tragen. Die Regelung ist komplex und es stellen sich ein paar Fragen:

- Warum werden die Einnahmen aus Systemdienstleistungen nicht berücksichtigt? Diese sind erheblich, es geht um zusätzliche Einnahmen der Wasserkraft von 0,5 bis 1 Rp/kWh. Ist eine übermässige Förderung möglich, solange Systemdienstleistungen nicht angerechnet werden? Wenn ja, sollte das ausgeschlossen werden. Es müsste grundsätzlich beim Kriterium, ob ein Kraftwerk überhaupt defizitär ist, eine Gesamtbetrachtung angestellt werden, unter Einbezug aller Einnahmen.
- Warum wird auf die Offenlegung der Leistungen an die einzelnen Kraftwerke in einem Verzeichnis verzichtet? Wir empfehlen, ein solches Verzeichnis zu schaffen.
- Die Gewährung einer Marktprämie soll an die Einhaltung von umweltrechtlichen Auflagen geknüpft werden. Zumindest sollte der Abschluss der Restwassersanierungen als Bedingung aufgeführt werden. Dazu ist eine rechtskräftige Verfügung und die baulich-betriebliche Umsetzung als Bedingung zu definieren.

Anhang 1.2: Photovoltaikanlagen im Einspeisevergütungssystem

Art. 5 Übergangsbestimmungen

PV-Anlagen mit positivem Bescheid, die aufgrund von speziellen Gegebenheiten noch nicht gebaut worden sind, brauchen eine Übergangsregelung. Solche Anlagen sollen nicht die stark abgesenkte Vergütung von 2018 und die verkürzte Laufzeit von 15 Jahren, sondern den Vergütungssatz und die Vergütungsdauer zum Zeitpunkt des positiven Bescheids erhalten.

In diese Kategorie dürften wenige Projekte fallen, die z.T. aufgrund des langen Bewilligungsprozesses nicht schneller realisiert werden können. Dazu gehört u.a. eine Grossanlage im Alpenraum, die eine jahrelange Projektentwicklung hinter sich hat, technisch innovativ ist und hohe Wintererträge aufweisen würde. Es könnte wertvolle Nachfolgeprojekte mit sich bringen. Die vorgesehene drastische Absenkung der Laufzeit und des Vergütungstarifes würde das Projekt verunmöglichen.

4. Totalrevision der Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01)

2. Kapitel: Herkunftsnachweis und Stromkennzeichnung

Wir begrüßen die Umsetzung der nun gesetzlich verankerten vollständigen Stromkennzeichnungspflicht. Es ist wichtig, dass dem Willen des Gesetzgebers nach grösstmöglicher Transparenz für Endverbraucher entsprochen wird; Verwässerungen und Verzögerungen sind nicht angebracht. Diese Transparenz ist ein essentielles Element eines funktionierenden Strommarkts.

Art. 4

Für die Konsumenten ist nicht nur der Produktmix, sondern auch der Lieferantenmix essentiell, denn wenn der eigene Konsumentenscheid nur dazu führt, dass der gleiche Lieferantenmix einfach anders unter den Kunden desselben Lieferanten verteilt wird, wird einem solchen Entscheid der Sinn geraubt. Konsumenten wollen mit ihrem Produktentscheid den Lieferantenmix beeinflussen. Deswegen sollen Lieferanten ihren Kunden nicht entweder der eine oder der andere Mix kommunizieren müssen, sondern beide.

Es ist zudem nicht ersichtlich, warum ein Stromlieferant ein ganzes Kalenderjahr benötigen sollte, um seinen Lieferantenmix zu publizieren. Dies insbesondere, wenn die Verfahren rund um Herkunftsnachweise und Stromkennzeichnung automatisiert werden sollen. Endverbraucher, welche den Stromlieferanten wählen können, sollen bei der Entscheidung Zugang zu möglichst aktuellen Informationen haben. Damit Vergleichsportale über genügend Zeit für die Aufarbeitung der Informationen verfügen, fordern wir eine Publikationspflicht bis spätestens drei Monate nach dem Ende des entsprechenden Kalenderjahres.

Änderungsantrag

Art. 4.2. a. ...; UND b.

Art. 4.3. 3 ~~Unabhängig von der Art der Kennzeichnung~~ Das stromkennzeichnungspflichtige Unternehmen muss es seinen Lieferantenmix und die gesamthaft an seine Endverbraucherinnen und Endverbraucher gelieferte Menge Elektrizität bis spätestens drei Monate nach ~~zum~~ Ende des ~~folgenden~~ entsprechenden Kalenderjahres veröffentlichen.

Art. 5

Wir begrüßen, dass sich das UVEK bei der Regelung der Anforderung an die Stromkennzeichnung an internationalen Normen, insbesondere jenen der EU, orientieren soll. Wir sehen dies in der gegenwärtigen Fassung der Herkunftsnachweis- und Stromkennzeichnungsverordnung noch zu wenig berücksichtigt (siehe unsere entsprechende Stellungnahme).

3. Kapitel: Raumplanung im Zusammenhang mit dem Ausbau erneuerbarer Energien

Nach den Grundlagen im Energiegesetz soll neu einzelnen Anlagen zur Bereitstellung von Energie aus erneuerbaren Quellen ab einer bestimmten Grösse nationale Bedeutung eingeräumt werden. Dieser Passus erlaubt es solchen Anlagen auf eine Interessensabwägung mit nationalen Schutzinteressen nach NHG Art. 5 einzutreten und eventuell von der ungeschmälernten Erhaltung eines Objektes abzuweichen. Damit dies gerechtfertigt ist, muss die nationale Bedeutung einer Anlage klar gegeben sein und auch in einem entsprechenden Verhältnis zur gesamten Stromproduktion stehen, welche ein solches Interesse überhaupt erst begründet. Im vorliegenden Entwurf wurden diese Aspekte in keiner Art und Weise gewürdigt. Ebenfalls wurde nicht berücksichtigt, dass bereits heute Eingriffe in nationale Schutzinventare möglich sind und rege getätigt werden. Sofern die Eingriffe keine oder geringe Beeinträchtigungen nach sich ziehen, bedarf es keiner Interessensabwägung. Wenn aber von der ungeschmälernten Erhaltung abgewichen, das Schutzziel zerstört werden soll, bedarf es hierfür eines Projekts von nationalem Interesse, um eine Interessensabwägung vorzunehmen.

Der Entwurf ist hinsichtlich der vorgeschlagenen Grössenklassen von Anlagen zur Erreichung des nationalen Interesses vollkommen ungenügend und ein Affront gegenüber den Schutzwerten des NHG. Bereits in der Botschaft zum Energiegesetz sind die Schwellenwerte für Wind- und Wasserkraft wesentlich zu tief angesetzt worden. Konsolidiertere Werte hätten im Rahmen einer Studie unter Beizug der Kantone, mehrerer Bundesämter und von Interessenvertreterinnen und -vertretern erarbeitet werden sollen, bevor sie in der Verordnung festgelegt werden. Das wurde in der Botschaft in Aussicht gestellt. Dieser Prozess hat aber nie stattgefunden und ist ein weiteres Anzeichen dafür, wie unbedacht diese Werte nun festgelegt worden sind. Sollte der Bund der Ansicht sein, dass die Arbeiten an der vom BFE beauftragten Studie „Kriterien für nationales Interesse“ (BG Ingenieure, 2013) der in Aussicht gestellten gemeinsamen Erarbeitung von Schwellenwerten entspricht, ist es umso befremdlicher, dass der Vorschlag sogar diese, aus unserer Sicht klar zu tief angesetzten Schwellenwerte nochmals unterbietet. Die Grenzwerte sind für den Natur- und Landschaftsschutz von zentraler Bedeutung und in der vorgeschlagenen Grössenordnung nicht tragbar. Das nationale Interesse würde damit ausgehöhlt und der verfassungsmässige Auftrag zur ungeschmälernten Erhaltung der geschützten Objekte klar verletzt. Nach unserer Auffassung ist die Regelung in der EnV in dieser Form gesetzeswidrig und steht auch nicht im Einklang mit der Verfassung (Art. 78 Abs.2). Dass dies bedeutsam ist, ergibt sich auch aus der Rechtsprechung (BGer 1A.151/2002 oder 1A.168/200). Der betroffene Steinbruch im zweiten Urteil lag innerhalb eines BLN Gebietes. Sein Beitrag an die Hartschotterversorgung der Schweiz betrug ca. 4%. Das Gericht mass ihm unter Berücksichtigung, dass die Hartschotterversorgung über einen nationalen Markt stattfindet, wodurch allfällige Anforderungen an eine regionale Versorgung ausgeklammert werden können, keine nationale Bedeutung zu. Mit den vorgeschlagenen Grenzwerten in der EnV soll nun einzelne Wasserkraftanlagen, welche 20 GWh Strom im Jahr generieren und damit ca. 0.034% zur nationalen Stromproduktion beisteuern nationales Interesse attestiert werden. Auch in diesem Bereich ist der Markt national, wenn nicht international, weshalb derart marginale Beiträge sicher keine nationale Bedeutung in Anspruch nehmen

dürfen. Sogar wenn man sich nicht an der Gesamtproduktion orientiert, sondern nur am Zubauziel der Wasserkraft, welches mit 4600 GWh bis 2050 angegeben wird, muss ein Werk, das einen Beitrag von 4% leistet über 180 GWh Strom pro Jahr bereitstellen und dürfte selbst dann noch immer nicht von nationalem Interesse sein. Bemessen an der Gesamtstrommenge ist diese Produktion nämlich noch immer unbedeutend. Die in der Vorlage vorgeschlagenen Grenzwerte hingegen entsprechen sogar nur der Produktionsmenge von Kleinwasserkraftwerken in kleineren Einzugsgebieten. Die Ableitung dieser viel zu tiefen Werte über den durchschnittlichen jährlichen Zubau zur Erreichung des Ziels ist willkürlich und nicht statthaft. Für die Bemessung des nationalen Interesses einer Anlage muss sich die Produktionsmenge mindestens am gesamten Ausbauziel orientieren. Bei der Windenergie ist der Schwellenwert für nationales Interesse genauso fragwürdig hergeleitet und ist mit 10GWh ist es sogar es sogar nur die Hälfte der Produktion eines neuen Wasserkraftwerkes die für das Kriterium nationales Interesse ausreichen soll. Analog zu den Ausführungen zur Wasserkraft, müsste ein Windpark, bemessen am Ausbauziel des Bundes von 4300 GWh über 200 GWh Jahresproduktion aufweisen um annähernd 5% des Ausbauziels zu erfüllen. Das entspricht etwa 30 Einzelanlagen. Der in der Vorlage vorgeschlagene Schwellenwert bedeutet allerdings, dass bereits ein Windpark mit drei Anlagen nationale Bedeutung erlangen kann. Im Gegensatz zu den Beteuerungen von Bundesrätin Leuthard während der Debatte („Die Gleichrangigkeit bedeutet mitnichten einen Freipass für beliebige oder für eine grosse Zahl von Anlagen.“ (19.09.2016, 3. Lesung SR)), werden derart extrem tief angesetzte Schwellenwerte die Interessensabwägung für eine sehr grosse Zahl von Anlagen öffnen. Das entspricht in keiner Weise dem Ansinnen des entsprechenden Artikels im Energiegesetz und dem Willen des Parlaments. Wenn dabei noch berücksichtigt wird, dass der Bundesrat weiterhin die Möglichkeit hat im Einzelfall sogar einem noch kleineren Werk nationale Bedeutung anzuerkennen, spricht auch dieser Umstand nur dafür, die Grenzwerte für die automatische Interessensabwägung in einer vertretbaren Grösse zu halten. Die Grenzwerte in der Vorlage müssen dementsprechend um mehrere Faktoren erhöht werden.

Nach der gesetzlichen Vorlage sollen überdies Flächen von Biotopen von nationaler Bedeutung als Standorte für neue Anlagen ausgeschlossen werden. Der Verordnungsentwurf strebt aber auch hier danach, diese Regelung auszuhebeln. Gemäss Art.10 soll ein Biotop von nationaler Bedeutung nur dann geschützt werden, wenn die Anlagen innerhalb des Perimeters stehen. Insbesondere bei der Wasserkraft, teilweise auch bei der Windenergie, gehen die Auswirkungen über den konkreten Anlagestandort hinaus. Gemäss dem vorliegenden Artikel könnte somit eine Aue von nationaler Bedeutung eingestaut werden, solange keine baulichen Elemente des Wehrs oder des Kraftwerks im Perimeter der Aue verlegt werden. Das ist sinnwidrig und entspricht nicht dem Willen des Gesetzgebers, welcher explizit die wenigen verbleibenden Biotope von nationaler Bedeutung vor der Zerstörung schützen will. Ob ein solches Biotop nun durch direkte Verbauung, Überflutung, Trockenlegung etc. zerstört wird, ist hinfällig. Der Artikel muss entsprechend angepasst werden, damit klar ist, dass eine Anlage für erneuerbare Energien diese Lebensräume in keiner der genannten Arten beeinträchtigen kann.

Forderungen:

Die Grenzwerte sind um mehrere Faktoren nach oben zu korrigieren, um nationales Nutzungsinteresse zu rechtfertigen. Von einem mengenmässig bedeutenden Beitrag zur Erzeugung von erneuerbarer Energie kann mit den vorgelegten Werten in keinem Fall gesprochen werden. Das ist in keiner Weise nachvollziehbar und ein Affront gegenüber den Schutzwerten des NHG.

Neben dem völlig verfehlten absoluten Wert müssen überdies zusätzliche Kriterien zur Beurteilung herangezogen werden. So spielt die Flexibilität der Wasserkraft beispielsweise eine wesentlich wichtigere Rolle für die Energiewende, als deren mengenmässiger zusätzlicher Ausbau. Ebenfalls muss der Beitrag

an die Winterversorgung berücksichtigt werden. Als Referenz für den Schwellenwert dient hierzu der Anteil an Winterproduktion von Photovoltaikanlagen, die sich landesweit durch ein hohes Ausbaupotential und geringe Auswirkungen auszeichnen.

Biotope von nationaler Bedeutung sollen von der Beeinträchtigung durch neue Anlagen im Bereich erneuerbare Energien geschützt werden. Art.10 der EnV Vorlage nimmt diesen Aspekt nicht ausreichend auf und muss zwingend geändert werden.

Art. 8

Die vorgeschlagenen Grenzwerte zur Erreichung von nationalem Interesse sind massiv zu niedrig. Sie liegen bei der Wasserkraft um den Faktor 4 unterhalb der bereits zu niedrig angesetzten Werte aus der Studie von BG Ingenieure im Auftrag des BFE. Das ist unhaltbar.

Der Produktionsumfang alleine ist zudem kein brauchbares Kriterium für die Festlegung von nationaler Bedeutung. Es müssen weitere Kriterien in Betracht gezogen werden, wie das Gesetz dies verlangt, etwa die Flexibilität der Anlagen und die Jahresverteilung der Produktion. Wasserkraftwerke, welche nicht mehr als 30% Winterproduktion beisteuern (etwa die Menge an Winterstrom welche eine PV-Anlage im Mittelland liefert), dürfen kein nationales Interesse für sich beanspruchen.

Während bei Neuanlagen aus dargelegten Gründen der Grenzwert hoch sein muss, anerkennen wir den Umstand, dass bestehende Wasserkraft auf einen tieferen Schwellenwert zurückgreifen können soll.

Änderungsantrag

Antrag: Ändern, Ergänzen

Art.8 Wasserkraftanlagen von nationalem Interesse

1 Neue Wasserkraftanlagen sind von nationalem Interesse, wenn sie über:

- a. über eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 20 120 GWh verfügen; oder
- b. über eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 10 60 GWh und über mindestens 800 Stunden Stauinhalt bei Volllleistung verfügen;

und

- c. einen Mindestanteil von 30% der jährlichen Produktion in den Wintermonaten aufweisen.

2 Bestehende Wasserkraftanlagen sind von nationalem Interesse, wenn sie durch die Erweiterung oder Erneuerung:

- a. eine mittlere erwartete Produktion von mindestens 10 60 GWh erreichen; oder
- b. eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 5 30 GWh erreichen und über mindestens 400 Stunden Stauinhalt bei Volllleistung verfügen; und
- c. Einen Mindestanteil von 30% der jährlichen Produktion in den Wintermonaten aufweisen

3 Liegt bei neuen Wasserkraftanlagen die erwartete mittlere Produktion zwischen 10 60 und 20 120 GWh pro Jahr und bei bestehenden zwischen 5 30 und 10 60 GWh pro Jahr, so reduziert sich die Anforderung an den Stauinhalt linear.

4 ...

Art. 9

Auch hier gelten die obgenannten Bedenken gegenüber dem nationalen Interesse. Die vorgeschlagenen Grenzwerte zur Erreichung von nationalem Interesse sind massiv zu niedrig. Sie liegen bei der Windenergie sogar um den Faktor 2 unterhalb der bereits zu niedrig angesetzten Werte aus der Studie von BG Ingenieure im Auftrag des BFE. Das ist unhaltbar. Die Anlagen sind raumwirksam und stellen einerseits aus Sicht des Landschaftsschutzes wesentlich gravierendere Eingriffe dar als beispielsweise die Wasserkraft. Andererseits ist auch der Vogel- und Fledermausschutz bei Windanlagen ein grosses Thema. Seltene und bedrohte Arten kommen heute vor allem auch in Biotopen von nationaler Bedeutung vor. Einem Ausbau in geschützten Gebieten würde bei einem solch tiefen Schwellenwert unnötig und übermässig Vorschub geleistet. Wir lehnen das klar ab. Im Gegensatz zur Wasserkraft besteht zudem zum heutigen Zeitpunkt kein massiver, systemrelevanter Anlagenpark im Bereich Windenergie. Die Unterscheidung zwischen bestehenden und neuen Anlagen ist damit hinfällig und soll gestrichen werden. Da die Flexibilität bei der Windenergie ebenso nicht gegeben ist, erübrigt sich die Fragen nach einer Herabsetzung des Schwellenwertes zu Gunsten anderer Kriterien. Im Gegenzug kann auf die explizite Forderung nach 30% Winterstromanteil verzichtet werden, da die Windenergie tendenziell im Winter mehr Energie generiert. Dass der Schwellenwert viel zu tief angesetzt ist, zeigt sich in diesem Artikel sogar exemplarisch am gewählten Wortlaut. Sowohl Absatz 1 als auch Absatz 2 suggerieren, dass bereits eine einzige Anlage von nationalem Interesse sein könnte. Das ist sicherlich abzulehnen. Für ein nationales Interesse kommen nur Windparks in ihrer Gesamtheit in Frage.

Änderungsantrag

Antrag: Streichen, Ändern

Art. 9 Windkraftanlagen von nationalem Interesse

1 Für die Beurteilung, ob ~~eine~~ Windkraftanlagen von nationalem Interesse ~~ist~~ sind, ~~müssen können~~ mehrere Anlagen gemeinsam berücksichtigt werden, ~~wenn~~ **Diese müssen sie** in einer nahen räumlichen und gemeinsamen Anordnung (Windpark) stehen

2 Neue Windkraftanlagen oder Windparks sind von nationalem Interesse, wenn sie über eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens ~~10~~**40**GWh verfügen.

~~3 Bestehende Windkraftanlagen oder Windparks sind von nationalem Interesse, wenn sie durch Erweiterung oder Erneuerung eine mittlere erwartete Produktion von jährlich mindestens 10GWh pro Jahr erreichen.~~

Art.10

Das EnG hat zum Ziel, dass Biotope von nationaler Bedeutung von schädlichen Beeinträchtigungen durch den Ausbau der erneuerbaren Energien geschützt werden sollen. Mit der vorliegenden Formulierung ist es allerdings möglich z.B. eine Aue von nationaler Bedeutung einzustauen und damit zu zerstören, solange nur die baulichen Eingriffe ausserhalb des geschützten Perimeters vorgenommen werden. Dass dieser Schutz in der Verordnung nun derart ausgehöhlt werden soll, ist nicht akzeptabel. Praktisch alle Verordnungen zu Biotopen von nationaler Bedeutung und vor allem auch Art. 14 NHV sehen Pufferzonen vor, welche Auswirkungen von aussen auf die Biotope von nationaler Bedeutung verhindern sollen. Diese Gesetzgebung behält ihre Gültigkeit und muss auch in der EnV berücksichtigt werden.

Änderungsantrag

Antrag: Streichen, Ergänzen

Artikel 10 Ausschluss nach Artikel 12 Absatz 2 EnG

Der Ausschluss nach Artikel 12 Absatz 2 EnG umfasst künstlich geschaffene und ~~auf Dauer angelegte~~ Einrichtungen, die innerhalb **oder ausserhalb** des Perimeters eines Biotops von nationaler Bedeutung oder innerhalb **oder ausserhalb** eines Wasser- und Zugvogelreservats ~~in bestimmter fester Beziehung zum Erdboden~~ stehen und **deren Auswirkungen bei Bau, Betrieb sowie bei der Erschliessung der Anlage eine Beeinträchtigung des Perimeters und der Fauna innerhalb eines Biotopes von nationaler Bedeutung nach sich ziehen, welche die ungeschmälerzte Erhaltung gefährdet.**

4. Kapitel: Einspeisung netzgebundener Energie und Eigenverbrauch

Art. 13

Wir begrüssen ausdrücklich die vorgeschlagene Änderung, wonach sich die Vergütung nach den Kosten des Bezugs bei Dritten und den Gestehungskosten der eigenen Produktionsanlagen richtet. Viel besser wäre allerdings ein landesweit festgelegter Preis, da damit beträchtliche Aufwände sowohl auf Seiten der Verteilnetzbetreiber als auch auf Seiten des Regulators eingespart werden könnten. Zudem würde dies den Produzenten mehr Sicherheit geben sowie wettbewerbsrechtlichen Fragen vorbeugen.

Art. 15

Gemäss Zweckartikel 1 des Energiegesetzes muss eine wirtschaftliche und umweltverträgliche Bereitstellung und Verteilung der Energie sichergestellt werden. Parallelnetze sind zu vermeiden, vorhandene Netze sind technisch und wirtschaftlich optimal zu nutzen. Die sinnvolle Nutzung des Verteilnetzes verhindert konzessionsrechtliche Fragen sowie neue kantonal zu bezeichnende Netzgebiete. Die Nutzung des Verteilnetzes ist daher im regulatorischen Interesse eines kantonal homogenen Netzgebietes.

Änderungsantrag

Als Ort der Produktion gilt das Grundstück, auf dem die Produktionsanlage liegt. Umliegende Grundstücke gelten ebenfalls als Ort der Produktion. ~~, sofern das Verteilnetz des Netzbetreibers zwischen der Produktionsanlage und dem Verbrauch nicht in Anspruch genommen wird.~~ **Das Verteilnetz des Netzbetreibers kann durch die Eigenverbrauchsgemeinschaft nur in Anspruch genommen werden, sofern dadurch der Aufbau eines Parallelnetzes verhindert werden kann. Die Netznutzung ist kostenorientiert zu vereinbaren.**

Art. 16

Die Untergrenze von 10% (Produktionsleistung im Vergleich zur maximalen Netzanschlusskapazität) ist in einigen Fällen zu knapp bemessen. Sie ist z.B. für Grossverbraucher wie Spitäler und Industrie, aber auch grossen Wohnüberbauungen untauglich, gerade dort wo grosse Dächer zur Verfügung stehen. Aufgrund

der notwendigen Verdichtung werden die verfügbaren Dachflächen pro BGF zukünftig abnehmen, was die Einhaltung der 10%-Grenze weiter erschwert.

Änderungsantrag

Der Zusammenschluss zum Eigenverbrauch ist zulässig, sofern die Produktionsleistung der Anlage bei mindestens 10 Prozent der maximalen Netzanschlusskapazität liegt **oder mindestens 25% der sinnvoll nutzbaren Dachflächen mit Photovoltaikanlagen belegt sind.**

Art. 17

Abs. 2: Es soll nicht von Pflichten des Grundeigentümers gegenüber Mietern gesprochen werden, sondern vom „definierten Ansprechpartner“. Dies kann z.B. ein PV-Contractor oder eine Mietervereinigung sein. Der Grundeigentümer kann ein Baurechtgeber resp. Gemeinde sein, welche mit dem Projekt nichts zu tun haben wollen.

5. Kapitel: Wettbewerbliche Ausschreibungen für Effizienzmassnahmen, Geothermie-Erkundungsbeiträge und Geothermie-Garantien sowie Entschädigung für Sanierungsmassnahmen bei Wasserkraftwerken

Die ökologische Sanierung der Wasserkraft ist von enormer Bedeutung, gerade auch im Hinblick auf die verstärkte Förderung von Neu- und Ausbauten von Wasserkraftwerken. Die finanziellen Mittel für die ökologische Sanierung von Wasserkraftwerken werden voraussichtlich nicht ausreichen. Damit besteht die Gefahr, dass bestehende Wasserkraftanlagen weiterhin Umweltauflagen ungenügend erfüllen, was zu weiteren Konflikten führen dürfte. In gewissen Fällen wird ein Ausbau der Produktion auch im Rahmen einer Wasserkraftsanierung denkbar, so beispielsweise durch eine Ableitung und Nutzung des Schwallwassers. Da bei der Wasserkraft die Mittel zur Förderung der Produktion ein x-faches der Finanzierung der ökologischen Sanierungen betragen, ist darauf zu achten, dass der entsprechende Produktionsausbau primär durch die Förderungen von Produktion (Art. 35 Abs. 2 a - g EnG) unterstützt wird, und erst in zweiter Priorität mit finanziellen Mitteln für Sanierungsmassnahmen (Art. 35 Abs. 2 h EnG).

Art. 28

Es ist unklar, was ein Teilerfolg ist. Es könnte Sinn machen, hier festzuhalten, wer den Anteil festlegt – das könnte zum Beispiel ein Expertengremium im Auftrag des BFE gem. Art. 26 Abs. 1 sein.

5. Verordnung über die Gebühren und Aufsichtsabgaben im Energiebereich (GebV-En)

Keine Einwände und Anmerkungen.

6. Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis und die Stromkennzeichnung (HKSv)

Wir begrüßen die Umsetzung der nun gesetzlich verankerten vollständigen Stromkennzeichnungspflicht. Es ist wichtig, dass dem Willen des Gesetzgebers nach grösstmöglicher Transparenz für Endverbraucher entsprochen wird; Verwässerungen und Verzögerungen sind nicht angebracht. Diese Transparenz ist ein essentielles Element eines funktionierenden Strommarkts.

Art. 1

In Abs. 1 soll die Bezeichnung auf Anlagenleistung geändert werden. Die Bezeichnung Anschlussleistung ist nicht eindeutig genug (Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Anlagenleistung, denn die Anschlussleistung bezeichnet die Leistung an einem Verknüpfungspunkt und dort kann sie je nach Disposition der Installation unterschiedlich zur Anlagenleistung sein).

In Abs. 2, zum Schluss soll festgehalten werden, dass alle diese Angaben in einem Anlageregister geführt werden sollen. Mit der Aufzählung in lit. g sind alle Anlagen inkl. Kleinanlagen erfasst. Alternativ dazu im Artikel 2, Registrierung der Produktionsanlage.

Art. 5

Um eine zeitgerechte Information der Endverbraucher zu ermöglichen (siehe auch unser Kommentar zu EnV Art. 4), sind raschere Meldepflichten nötig. Ein Monat muss für alle Erfassungsperioden genügen.

Änderungsantrag

Art. 5.4: Die Produktionsdaten müssen der Vollzugsstelle bis spätestens ein Monat nach Ablauf der Erfassungsperiode übermittelt werden.

Art. 8

Gemäss EnV Art. 5 soll sich das UVEK bei der Regelung der Anforderung an die Stromkennzeichnung an internationalen Normen, insbesondere jenen der EU, orientieren. Gemäss Richtlinie 2009/72/EG, Artikel 9 (3) sollen Lieferanten ihre Kunden auch über „CO₂-Emissionen und radioaktiven Abfall aus der durch den Gesamtenergieträgermix des Lieferanten im vorangegangenen Jahr erzeugten Elektrizität“ informieren. In Deutschland sind Lieferanten verpflichtet, diese Information verbraucherfreundlich in angemessener Größe darzustellen und grafisch zu visualisieren. Zudem müssen Stromlieferanten die Stromkennzeichnung auch auf allen Werbematerialien angeben. Uns ist nicht ersichtlich, wieso diese Transparenz-Massnahmen in der Schweiz nicht auch umgesetzt werden sollten.

Änderungsantrag

Art. 8:

1. Die Stromkennzeichnung nach Artikel 9 Absatz 3 des Energiegesetzes muss auf allen Werbemitteln sowie mindestens einmal pro Kalenderjahr auf der Elektrizitätsrechnung oder zusammen mit dieser erfolgen und folgende Angaben enthalten:

...

e. die verursachten CO₂-Emissionen und den verursachten radioaktiven Abfall, in Gramm pro kWh.

Anhang 1

Wie schon erwähnt ist es wichtig, dass die Stromkennzeichnung einfach und schnell verständlich ist. Neben einer Tabelle drängt sich eine Visualisierung analog der deutschen Regelung auf.

Die in 1.3. vorgeschlagene Möglichkeit, „Ersatznachweise“ nutzen zu dürfen, ist nicht zielführend und schwächt das Vertrauen in das System der herkömmlichen Herkunftsnachweisen, welches heute schon unter Vertrauensschwund leidet. Grosse Anstrengungen wurden gemacht, um dieses System vor Missbrauch zu schützen. Ein simple „Bestätigung“ eines Produzenten, dass die entsprechende „Herkunft“ niemand anderem zugeteilt wird, ist bei weitem nicht Beweis genug, um Missbrauch zu verhindern.

Änderungsantrag

Jeglicher Verweis auf „Ersatznachweise“ und das Konzept selbst sind zu streichen.

7. Teilrevision der Kernenergieverordnung vom 10. Dezember 2004 (KEV; SR 732.11)

Keine Einwände und Anmerkungen.

8. Teilrevision Verordnung über die Landesgeologie vom 21. Mai 2008 (Landesgeologieverordnung, LGeolV; SR 510.624)

Keine Einwände und Anmerkungen.

9. Teilrevision der Stromversorgungsverordnung vom 14. März 2008 (StromVV; SR 734.71)

Art. 3a, Abs. 1

Die Klausel „wenn der Endverbraucher keine Gewähr für einen funktionierenden internen Betrieb geben kann“ kann willkürlich interpretiert werden, ein EVU könnte unter Androhung einer Verweigerung des Netzanschlusses aufwändige organisatorische Nachweise einfordern. Weil es sowieso immer einen

Sicherheitsnachweis gemäss NIV braucht, womit auch der Netzanschluss von Eigenverbrauchsgemeinschaften genügend geregelt ist, empfehlen wir, diese Klausel zu streichen.

Zudem ist unklar, was mit „unverhältnismässige Massnahmen für den sicheren Netzbetrieb“ gemeint ist. Eine Definition des Begriffs ist wichtig und soll auf Verordnungsebene festgelegt werden.

Änderungsantrag

[...] unverhältnismässige Massnahmen für den sicheren Netzbetrieb ergriffen werden müssten. (Rest streichen)

Zusätzlich braucht es eine klare Definition, was mit „unverhältnismässige Massnahmen für den sicheren Netzbetrieb“ gemeint ist.

Art. 8a Abs. 3 Bst. e

Wem müssen Manipulationen und andere Fremdeinwirkungen gemeldet werden? Wir schlagen vor, das hier zu konkretisieren.

Art. 18 Abs. 1bis

Die Regelung besagt, dass nicht mehr die Einspeisung (z.B. einer PV-Anlage), sondern die abonnierte oder gemessene Bezugsleistung (Auspeisung) die Grenze zur Berechtigung zur Zuordnung in eine bestimmte Bezugsgruppe bestimmt. Das ist begrüssenswert. Wir empfehlen, die Grenze höher anzusetzen, weil viele Haushalte heute eine höhere Anschlussleistung aufweisen.

Änderungsantrag

[...] Bei Endverbrauchern mit einer Anschlussleistung bis 40 kVA ist nur eine Kundengruppe zulässig.

Art. 18 Abs. 2

Kleinverbraucher erzeugen den Grossteil ihrer Netzkosten nicht durch ihr gemessenes oder bestelltes Leistungsmaximum, sondern durch den Energiebezug über die Zeit der Spitzenlast. Ihr individuelles Leistungsmaximum verschwindet angesichts der grossen Zahl der Anschlüsse im Rauschen (Verschachtelungseffekt). Zudem ist wichtig, dass sparsame Verbraucher einen Tarif erhalten, der die Ersparnisse beim Konsum oder die Verbrauchsreduktion durch Eigenproduktion tatsächlich weitergibt. Der Missbrauch der Einführung hoher Fixkosten zwecks Senkung der Wirtschaftlichkeit von PV-Anlagen ist so nicht mehr möglich. Es ist erfreulich, dass dem Rechnung getragen wird. Wir empfehlen, diesen Artikel im Falle einer Ablehnung der Energiestrategie 2050 am 21. Mai gesondert wiederaufzunehmen und die Verordnung bei nächster Gelegenheit entsprechend anzupassen.

Ausserdem empfehlen wir, 100% Arbeitstarif festzulegen. Damit wären die oben beschriebenen Effekte noch besser abgebildet.

Änderungsantrag

[...] zu 100 Prozent ein nichtdegressiver Arbeitstarif (Rp. /kWh) sein. [...]

Wir danken Ihnen für eine wohlwollende Prüfung unseres Antrags und grüssen Sie freundlich
Freundliche Grüsse

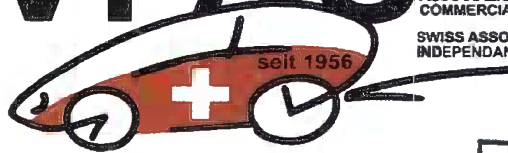
VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Caroline Beglinger Fedorova

Co-Geschäftsleiterin

VFAS



VERBAND FREIER
AUTOHANDEL SCHWEIZ
ASSOCIATION INDEPENDANTE
COMMERCE AUTOMOBILE SUISSE
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI
COMMERCianti DI VEICOLI INDIPENDENTI
SWISS ASSOCIATION OF
INDEPENDANT VEHICLE TRADERS

Mitglied von:

sgv  usam
Schweizerischer Gewerbeverband



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

GS / UVEK
-9. MAI 2017
Nr.

Wohlen, 8. Mai 2017

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

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
katrin.portmann@vfas.ch

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir danken Ihnen bestens für die Einladung zur Stellungnahme in obgenannter Sache.

Vorbemerkungen

Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Wir setzen uns für einen fairen Wettbewerb ein und wehren uns gegen Einschränkungen und Behinderungen des freien Autohandels. Dabei suchen wir den grösstmöglichen Kundennutzen.

Wir nehmen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr und fokussieren dabei auf die **Teilrevision der CO₂-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

Zusammenfassung

Der VFAS und seine Mitglieder sind bereit, auch weiterhin ihren Beitrag zu einer weiteren Senkung des CO₂-Ausstosses in der Schweiz auch nach 2020 zu leisten. Dazu erwarten der VFAS 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. Dabei soll die wirtschaftliche Prosperität der Schweizer Automobilbranche nicht mit EU-überschüssenden Vorschriften beschnitten werden. Der Vorschlag für ein «Phasing-In» seitens des Bundesrates für die CO₂-Grenzwerte für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2020 ist daher grundsätzlich begrüssenswert.

Die vorgeschlagenen Lösungen sind aber den schweizerischen Verhältnissen nicht angepasst, da sie das Erreichen der spezifischen Emissionsziele für den hiesigen Fahrzeugmarkt massiv schwieriger gestalten als für die Märkte in den EU-Ländern. Als Konsequenz würde ein substanzieller Fonds mit Sanktionszahlungen geüfnet, obwohl im Begleitbericht des Bundesamtes für Energie (BFE) 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 dem Ziel, die EU-Emissionsvorschriften für die Schweiz mit gleicher Ambition umzusetzen.

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

Die LNF-Regelung 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 (vgl. Anträge zu Art. 27, Abs. 2 und 3).

Des Weiteren weisen wir auf unsere Anliegen hin, die wir bereits anlässlich der Vernehmlassung der CO₂-Verordnung 2011 und 2014 eingebracht haben. Die Berücksichtigung dieser ist zwingend notwendig, um in der Schweiz den freien Wettbewerb langfristig zu erhalten und damit die Konsumentenwohlfahrt sicherzustellen. Es sind dies – um nur einige Beispiele aus der nachfolgenden Stellungnahme zu nennen – die noch immer existierende **wettbewerbsverzerrende 6-Monate-Regelung (Art. 17, Abs. 2)**, mit welcher auch viele Occasionen besteuert werden, welche die CO₂-

Steuer bei der Erstzulassung im europäischen Ausland bereits bezahlt haben. Diese Bestimmung ist ersatzlos zu streichen und das damit verbundene CO₂-Monitoring einzustellen.

Ferner sind zwei in der Frühlingsession 2017 vom Nationalrat mit grossem Mehr angenommene Motionen umzusetzen, die einerseits die **gezielte Mehrfachgewichtung und damit Förderung von Green-Fahrzeugen** unter 50g CO₂ pro Kilometer (3,5-fach) vorsehen und andererseits für **eine Übertragbarkeit von CO₂-Guthaben** am Ende der jeweiligen Abrechnungsperioden plädieren. Wir fordern, dass diese sinnvollen Massnahmen jetzt umgesetzt werden.

Fehlende faire CO₂-Nischenziele für Autos ohne europäische Genehmigung benachteiligen Konsumenten beträchtlich. Für uns ist es nicht nachvollziehbar, wieso diese Fahrzeuge gegenüber europäischen Produkten mit Nischenzielen von den Schweizer Behörden benachteiligt werden und fordern dazu auf, diese Ungleichbehandlung zu beheben. Nachfolgend erläutern und begründen wir Ihnen gerne unsere Anträge.

Grosse administrative Aufwände belasten nicht nur die KMU und zuständigen Ämter, sondern ganz massgeblich auch die Konsumenten. Der VFAS fordert daher seit langem automatisierte und zeitgemässe Abläufe, sei dies bei der **Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen** bei Grossimporteuren oder bei der heute noch sehr **eingeschränkten Möglichkeit zum Handel von CO₂-Emissionen** in Automobilbereich.

Anträge

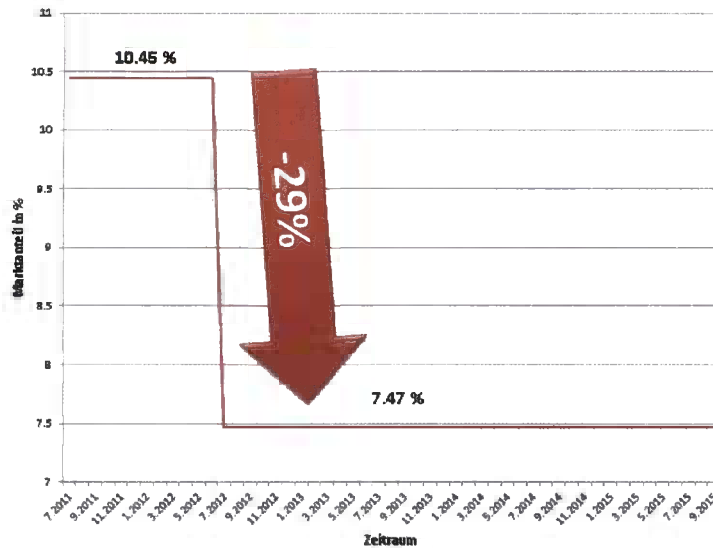
I. Hauptanträge CO₂-Verordnung

i. Art 17, Abs. 2

Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO₂-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.

Die derzeitige Regel nützt allein den grossen Importeuren, welche ihre Marktmacht zu Lasten der Schweizer Konsumenten weiter ausbauen.



Dies bestätigt die wesentliche Ungleichbehandlung und legt nahe, dass bei der Bundesverwaltung der Wille zur Umsetzung der gültigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO₂-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist**

(festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013). Bis zu diesem Zeitpunkt sind folgende Vereinfachungen umzusetzen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten. Da bisher unser mehrfach eingebrachtes Anliegen nicht berücksichtigt wurde, beantragen wir mindestens eine Beschränkung in der Anzahl der dazu notwendigen Formulare.
 - b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO₂-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
 - c. Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.
- iii. Art. 27, Abs. 2
Wir begrüssen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 fördern,

kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer 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 ist (vgl. ebd., S. 9).

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 beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer wären.



VERBAND FREIER
AUTOHANDEL SCHWEIZ
ASSOCIATION INDÉPENDANTE
COMMERCE AUTOMOBILE SUISSE
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI
COMMERCianti DI VEICOLI INDIPENDENTI
SWISS ASSOCIATION OF
INDEPENDANT VEHICLE TRADERS

Mitglied von:

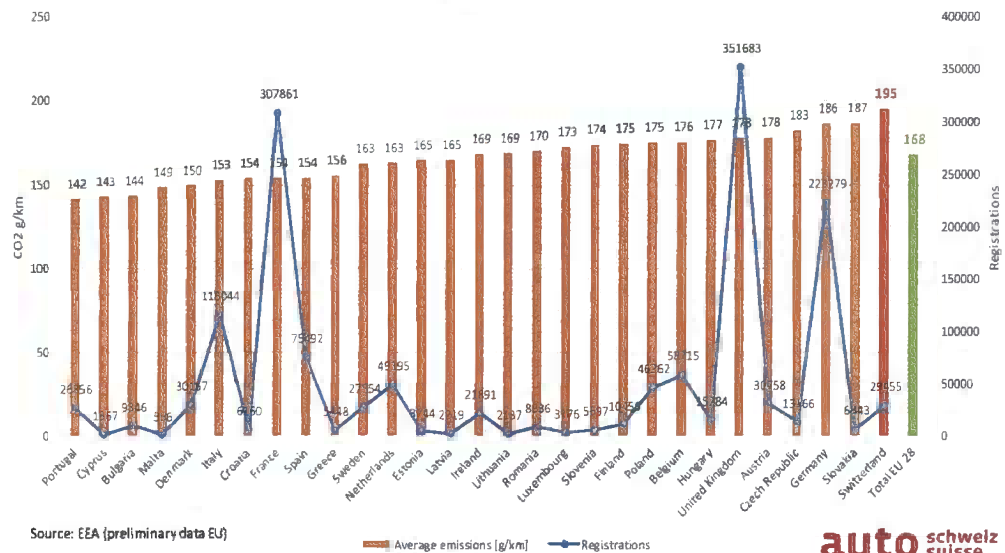
sgv[®]usam

Schweizerischer Gewerbeverband



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.

CO₂ Emissions from vans 2015



Source: EEA (preliminary data EU)

— Average emissions [g/km] — Registrations

auto schweiz suisse

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 LNF 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 Schweizer KMU – nicht zumutbar.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO2-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt

neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

v. Art. 28

Eine wettbewerbsneutrale Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**

- a. Problematik: Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
- b. Resultierende Benachteiligung: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO2 246g/km) 15'600 CHF CO2-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO2 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.
- c. Widerspruch zum Freihandel: Die Benachteiligung der „Amerikaner“ widerspricht zudem diametral den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz.

vi. Art. 30

Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet

noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringern ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingssession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.**

- vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)
 Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO₂-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO₂-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO₂/km und 2018 142g CO₂/km:

- | | |
|--|-------------|
| a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: | 146g/100*4g |
| =5,84% | |
| b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: | 0,9-0,0584 |
| =0,8416 (neuer Faktor für Anwendung 2019) | |

II. Weitere Anträge CO₂-Verordnung

- i. Art. 23
 CO₂-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO₂ gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO₂-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO₂-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO₂-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO₂ auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO₂-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermassen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO₂-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO₂-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO₂-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO₂-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO₂-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
 Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden. Auch diese widerspricht der Idee eines Freihandels mit den USA**
- iii. Art. 29
 Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

i. Art. 10

Nach Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

ii. Art. 15

Übertretungen werden nach Art. 70 Abs.1 Bst. e und g sowie Abs. 2 EnG mit Bussen bis zu 100'000 CHF bei vorsätzlicher Widerhandlung und mit bis zu 20'000 CHF bei fahrlässig begangenen Übertretungen bestraft. Dies ist insbesondere bei Bagatell-Übertretungen unverhältnismässig und generiert hohe administrative Aufwände.

Wir beantragen, Bagatell-Verstösse gesondert in der vorliegenden Verordnung zu regeln und lediglich krasses Widerhandeln und wiederholte Verstösse nach Art. 70 Abs.1 Bst. e und g sowie Abs. 2 EnG zu ahnden. Wirtschaft und Verwaltung sollen bei Bagatell-Übertretungen entlastet werden. Der Art. 15 ist wie folgt zu ergänzen: Bst. e bei Bagatell-Verstössen ohne wiederholtes Widerhandeln eine Abmahnung ohne Busse.

Allgemeine Bemerkungen

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss neuer Personenwagen (PW) in der Schweiz ist in den vergangenen Jahren zurückgegangen. Allein von 2008 bis 2015 konnte dieser um rund 23 Prozent und damit um fast einen 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 finanziellem Aufwand durch Marktsteuerungsmassnahmen seitens der Importeure 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. Südeuropäische 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) ein EU-Land wäre. Es kann nicht sein, dass die Hochpreisinsel Schweiz durch unzumutbare behördliche Regelungen zementiert wird.**

CO₂ kennt keine Grenzen und die entsprechenden Bestimmungen sollten deshalb gesamteuropäisch angewendet werden. Durch die isolierte Schweizer Umsetzung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (LNF) ab 2020 sind diverse Einfuhrmodalitäten 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. Deshalb sind aus der Sicht des VFAS Anpassungen an den vom Bundesrat vorgelegten Bestimmungen zwingend nötig.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


 Roger Kunz
 Präsident


 Katrin Portmann
 Geschäftsleiterin

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication (DETEC)
Kochergasse 6
3003 Berne

Par @courriel à: energiestrategie@bfe.admin.ch

Berne, 8. Mai 2017
Tel. +41 31 359 23 43, kilian.constantin@utp.ch

Consultation pour la mise en oeuvre du premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 : ouverture de la procédure de consultation sur les modifications à l'échelon de l'ordonnance.

Madame, Monsieur

Dans votre courriel du 1 février 2017, vous nous avez demandé de prendre position quant au projet de mise en œuvre du premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050. Nous saisissons volontiers cette opportunité après avoir examiné la thématique au sein de la section « Transports Publics ».

L'UTP salue les démarches engagées par la Confédération pour la mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050, avec à la clé une actualisation approfondie des différentes ordonnances liées à la thématique de l'énergie.

Après analyse de l'ensemble des révisions et nouvelles ordonnances, nous souhaitons vous communiquer les prises de position suivantes, présentée en fonction des textes

- ***Révision totale de l'ordonnance du 7 décembre 1998 sur l'énergie (OEne, RS730.01)***

Avec la révision de l'ordonnance sur l'énergie, le Conseil fédéral pose les conditions-cadres pour la continuation des mesures en cours, à savoir la réduction de la consommation, l'augmentation de l'énergie renouvelable, la garantie de l'accès au marché internationaux de l'énergie (coopération internationale), de renforcer la recherche énergétique, de développer les réseaux électriques actuels et finalement d'encourager la fonction d'exemple des pouvoirs publics. L'UTP approuve la nouvelle ordonnance sur l'énergie, notamment le marquage obligatoire de l'électricité utilisée par les chemins de fer et l'indemnisation pour les centrales hydroélectriques.

- ***Révision partielle de l'ordonnance du 21 mai 2008 sur la géologie nationale (OGN ; RS 510.624)***

Nous n'avons pas de prises de positions particulières concernant la mise en œuvre de la révision partielle de l'ordonnance sur la géologie nationale.

- ***Révision partielle de l'ordonnance du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO2 (ordonnance sur le CO2 ; RS 641.711)***

La révision partielle de l'ordonnance concerne uniquement les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers. Les transports publics ne sont ainsi pas directement concernés par la révision de cette ordonnance. Les entreprises de transport sont cependant concernées par les modifications concernant les contributions globales pour la réduction à long terme des émissions de CO2 des bâtiments (Art. 104-111) et le soutiens de projets d'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur (Art. 112-113b), pour les volumes de maintenance et de garage ou pour le chauffage des aiguillages. Nous sommes pour la révision partielle de cette ordonnance, notamment pour les questions liées à la contribution à long terme des émissions de CO2 des bâtiments.

- ***Révision totale de l'ordonnance du 24 novembre 2006 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur l'attestation du type de production et de l'origine de l'électricité (OAO, RS 730.010.1)***

La révision totale de l'ordonnance du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur l'attestation du type de production et de l'origine de l'électricité apporte des précisions supplémentaires liées notamment au marquage de l'électricité. Les informations concernant le marquage de l'électricité sont stratégiques, notamment pour la branche des transports en commun dont l'objectif est de consommer uniquement de l'énergie « verte ». Pour cette raison, l'UTP soutient ouvertement cette révision totale de l'ordonnance OAO.

- ***Révision partielle de l'ordonnance du 22 novembre 2006 sur les émoluments et les taxes de surveillance dans le domaine de l'énergie (Oémol-EN ; RS 730.05)***

Nous n'avons pas de prises de positions particulières concernant la mise en œuvre de la révision partielle de l'ordonnance sur les émoluments et les taxes de surveillance dans le domaine de l'énergie.

- ***Révision partielle de l'ordonnance du 14 décembre 2004 sur l'énergie nucléaire (OENu ; RS 732.11)***

Nous n'avons pas de prises de positions particulières concernant la mise en œuvre de la révision partielle de l'ordonnance sur l'énergie nucléaire.

- ***Révision partielle de l'ordonnance du 14 mars 2008 sur l'approvisionnement en électricité (OApEI ; RS 734.71)***

La révision partielle de l'ordonnance sur l'approvisionnement en électricité apporte quelques changements et opportunités supplémentaires pour les entreprises de transport. L'introduction de système de mesures intelligentes ouvre de nouvelles opportunités pour l'approvisionnement électrique. Grâce à ces systèmes, les entreprises de transport seront en mesure d'organiser et de planifier leur consommation (local (solaire, éolienne, géothermie, ...) ou réseau) de manière plus flexible. Toutes ces mesures entrent dans le cadre de la stratégie énergétique pour les transports publics avec à la clé, de nombreuses symbioses possibles pour gagner en autonomie électrique. Les systèmes de mesures intelligents permettent aussi aux entreprises de transports, productrice d'électricité d'injecter du courant dans le réseau (solaire, éolien, ...). La flexibilité entre injection et soutirage est ainsi facilement garantie. Nous saluons la révision partielle de cette ordonnance.

- ***Nouvelle ordonnance sur l'encouragement de la production d'électricité issue d'énergies renouvelables (OEneR)***

Nous encourageons la mise en œuvre de cette nouvelle ordonnance. En effet, dans une perspective des transports publics, la nouvelle ordonnance concernant l'encouragement de la production d'énergies renouvelables ouvre de nouvelles possibilités pour les entreprises de transports, bénéficiant souvent de grandes surfaces (toitures, terrains, ...) pour l'installation de panneaux photovoltaïques, notamment. Couvrant les domaines suivants : le système de rétribution de l'injection, la rétribution unique, les contributions d'investissement et l'encouragement des grandes installations hydroélectriques existantes, cette nouvelle ordonnance ouvre de nouvelles possibilités de diversification pour les entreprises de transport. Selon la production (nombre de kW), le système de commercialisation directe permet aux sociétés de transport d'être producteur d'électricité.

- ***Nouvelle ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique d'installations, de véhicules et d'appareils fabriqués en série (ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique, OEEE)***

Dans une perspective des transports publics, la mise en œuvre de cette nouvelle ordonnance, dont l'objectif est de réduire la consommation d'énergie et d'accroître l'efficacité énergétique des installations, véhicules et appareils fabriqués en série, est largement à saluer. Cette ordonnance fixe des conditions-cadres favorables pour parvenir aux objectifs globaux fixés par la stratégie énergétique 2050 pour les transports publics, à savoir une réduction de la consommation d'énergie de moitié. L'UTP salue la mise en œuvre et la création de cette nouvelle ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique d'installations, de véhicules et d'appareils fabriqués en série.

Nous vous remercions par avance pour la prise en considération de nos préoccupations. Nous restons à votre entière disposition pour toutes informations complémentaires.

Avec nos meilleures salutations



Ueli Stückelberger
Directeur



Mirjam Bütler
Vice-directrice

GS / UVEK

-9. MAI 2017

Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundespräsidentin Doris Leuthard
Kochergasse 6
3003 Bern

Lyssach 08.05.2017

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

Eingabe von:

Vogels OFFROADS
Schachenstrasse 54
3421 Lyssach
034 4479091
André Vogel

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir sind als Unternehmen im schweizerischen freien Automobilhandel tätig. Aufgrund unserer damit verbundenen spezifischen Interessenlage erlauben wir uns, zu der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 ebenfalls Stellung zu beziehen. Dabei fokussieren wir auf die **Teilrevision der CO2-Verordnung** sowie auf die **Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**.

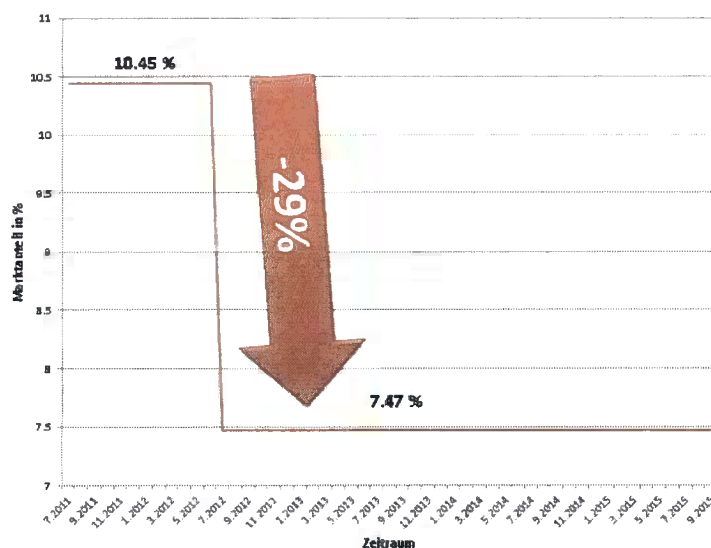
Anträge

I. Hauptanträge CO2-Verordnung

- i. Art 17, Abs. 2
Die Behörden haben nach heutiger Regelung das Recht, die sechsmonatige Frist für den Import von jungen Occasionsfahrzeugen bei Missbrauch oder wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen.

Einheitlich kann festgestellt werden, dass seit Einführung der gültigen Vorgaben kein Missbrauch zu erkennen ist. Innerhalb der letzten Jahre haben wir das BFE jedoch mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit den Zeiträumen vor der CO2-Besteuerung, drastisch abgenommen hat. Trotz

identisch gebliebener massgebender Rahmenbedingungen ist der Marktanteil an Direkt- und Parallelimporten bei der Einführung der heutigen Regelung um rund 30 Prozent zurückgegangen.



Dies dokumentiert, dass eine wesentliche Ungleichbehandlung stattgefunden hat, und der Schluss liegt nahe, dass der politische Wille der Bundesverwaltung zur Umsetzung der heutigen Regelung fehlt.

Anträge:

- a. Ist der politische Wille gegeben, aufgrund der unbestrittenen Regelung und der Marktentwicklung der letzten Jahre zu handeln, ist die Besteuerungsfrist von 6 Monaten aufzuheben.
- b. Eventualiter: Verweigert die Bundesverwaltung weiter diesen politischen Willen, die gesetzlich definierte Reaktion zu zeigen, **ist die entsprechende Bestimmung ersatzlos zu streichen und das damit verbundene Monitoring einzustellen.**

ii. Art. 23

Die Bundesämter prüfen gemäss den heutigen Vorschriften sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimport-Typenschein verfügen, was zu einem administrativ grossen Aufwand für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern führt sowie auch zu zeitlichen Verzögerungen für Händler und Konsumenten.

Eine erhebliche bürokratische Hürde für KMU ist der Dokumentenversand bei der Erfassung von CO₂-relevanten Kennzahlen bei Typenschein-X-Fahrzeugen. Der dabei entstehende Aufwand könnte mit einer automatischen Erfassung dieser Kennzahlen

erheblich reduziert und damit die zuständigen Behörden entlastet werden. Wir verweisen dabei auf die Motion 13.3648. **Wir beantragen eine automatisierte Erfassung der CO2-relevanten Kennzahlen und damit einhergehend den Entfall des Dokumentenversands, was aus Sicht des Bundesrates zumutbar ist (festgehalten in der Stellungnahme des Bundesrates vom 21.08.2013).**

Eventualiter würde die Beschränkung auf das Dokument 13.20A eine verbesserte Praktikabilität herbeiführen.

Ergänzende Anmerkungen:

- a. Die Kompetenz zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern. Dass dem ASTRA nach geltendem Recht sämtliche zur Zulassung relevanten Dokumente vorgelegt werden müssen, führt zu erheblichen Aufwänden bei allen Beteiligten.
 - b. Verzögerungen im Zulassungsprozess und verbesserte Praktikabilität: Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o. g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen usw.) werden je nach Art des Fahrzeuges innerhalb von 1-4 Wochen nachgeschickt bzw. ausgestellt. Obwohl das Zulassungsprozedere bereits vor der CO2-Besteuerung mehrere Wochen in Anspruch genommen hat, hat es sich mit dieser Praxis weiter verzögert. Dies führt zu längeren Wartezeiten für Konsumenten und einer höheren Kapitalbindung, da die Fahrzeuge während dieses Zeitraums ungenutzt an Lager stehen.
 - c. Eventualiter: Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente auch weiterhin bestehen, wäre es zweckmässig, sich auf das Dokument 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss. Die Umsetzung dieses Antrags würde eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.
- iii. Art. 27, Abs. 2
Wir begrüssen, dass der Bundesrat ein «Phasing-In» für die neuen Grenzwerte von 95g (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 ambitioniert 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 fördern, kennt die Schweiz solche Massnahmen nicht. Lediglich bei Elektrofahrzeugen wird auf die beim Import fällige Automobilsteuer von vier Prozent des Importwerts verzichtet. Der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird nicht 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 BFE 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 abgestimmten 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 bzw. ihrer Kunden ist nicht zu rechtfertigen: Sie führt zu einer Ungleichbehandlung im Vergleich zu den Fahrzeugmärkten in den EU-Ländern, da sie viel ambitionärer wäre als in der EU. Dies führt de facto zur Äufnung eines Fonds mit Sanktionsbeiträgen, welche explizit nicht Ziel der Emissionsvorschriften ist (vgl. ebd., S. 9).

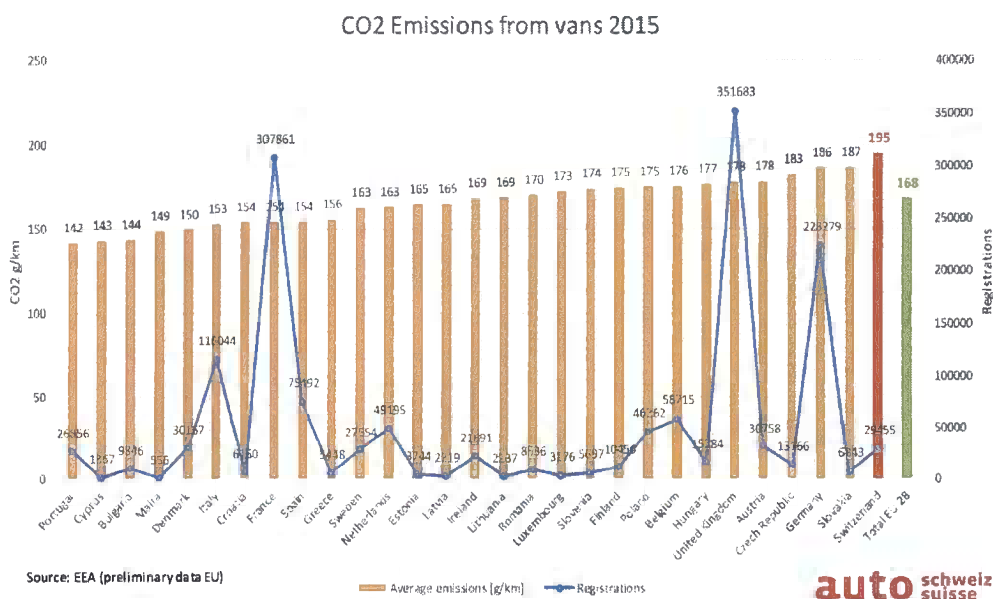
Eine Erreichung des Grenzwertes von 95g CO₂/km für PW scheint in der Schweiz, wie in 8 der 27 EU-Ländern, bis 2025 realistisch, weshalb wir folgende Anpassung der Einführungsmodalitäten beantragen:

Jahr	Phasing-In
2020	75%
2021	80%
2022	85%
2023	90%
2024	95%
2025	100%

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 schärfer 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 LNF 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.

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 nötigen Grundlagen im Bereich LNF in der Schweiz nach wie vor fehlen, obwohl die Zeit für das BFE gereicht hätte, diese zu erarbeiten. Bevor eine detaillierte LNF-Marktanalyse für die Schweiz mit einem EU-Ländervergleich nicht nachgeliefert wird, und spezifische LNF-Prognosen betreffend Marktpenetration von Elektroantrieben erarbeitet wurden, ist aus unserer Sicht die Festlegung der Einführungsmodalitäten unseriös. **Wir fordern 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	Phasing-In
2020	50%
2021	60%
2022	70%
2023	80%
2024	90%
2025	100%

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 schärfer wären.

iv. Art. 27, Abs. 3

Im Rahmen der CO2-Verordnung wurde mit der mehrfachen Gewichtung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (Faktor 3,5) ein zusätzlicher Anreiz für Importeure geschaffen, die Einfuhr von Personenwagen mit neuen Technologien zu forcieren und damit besonders stark zur eigenen Zielerreichung beizutragen. Eine Motion (15.4205), die sich gegen den Wegfall dieses Anreizes per 2016 wehrt, wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. Mit der Umsetzung dieser Motion – und damit mit der Umsetzung des Volkwillens – würde dieser Anreiz beibehalten und die bestmögliche Förderung alternativer Energien auch

weiterhin gewährleistet, was dem Zweck der CO₂-Emissionsvorschriften entspräche. Die damit verbundene Förderung neuer Technologien wäre für den Bundeshaushalt neutral, würde weder für Behörden noch für Unternehmen zusätzlichen Aufwand oder Kosten generieren und damit ein wirtschaftlich vertretbares Instrument zur Erhöhung des Anteils von Personenwagen mit alternativem Antrieb im Strassenverkehr darstellen. **Wir fordern, die Ziele der Motion 15.4205 anstelle von Bst. a, b und c im vorliegenden Entwurf umzusetzen. Darüber hinaus beantragen wird die Anwendung des Faktors 3,5 ebenfalls bei den LNF.**

- v. Art. 28
Eine faire Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung (v. a. „Amerikaner“) fehlt. **Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BFE erneut zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:**
- a. **Problematik:** Fahrzeuge ohne europäische Genehmigung werden in der aktuellen Verordnung weder ausgenommen noch werden sie in besonderer Form gewürdigt. Daraus resultiert eine krasse Benachteiligung: Obwohl Fahrzeuge mit ähnlichen Absatzvolumen, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, von den EU-Behörden Nischen- oder Kleinherstellerziele bewilligt bekamen, wurden sämtliche Anträge zur Genehmigung eines Spezialziels für in der EU nicht genehmigte Fahrzeuge im Voraus zurückgewiesen. Dabei ist die Haltung der EU-Behörden nachvollziehbar: Wieso sollte man ein solches in der EU überhaupt behandeln – diese Fahrzeuge sind in der EU-Praxis sowieso von der Besteuerung ausgeschlossen. Diese Ungleichbehandlung ist durch die Schweizer Behörde zu korrigieren.
 - b. **Resultierende Benachteiligung:** Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 (304PS, CO₂ 246g/km) 15'600 CHF CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Ferrari 458 Spider (570PS, CO₂ 275g/km, Nischenziel 290g/km; wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davon kommt. Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.
- vi. Art. 30
Die heutigen Vorschriften verpflichten Importeure, eine vom Leergewicht der von ihnen importierten Fahrzeugflotte abhängige Zielvorgabe für die durchschnittlichen Emissionen der von ihnen zugelassenen Produkte zu erreichen. Weist die Rechnung eines Importeurs gegen Ende einer Abrechnungsperiode ein Saldoguthaben zu seinen Gunsten aus, wird er bei der geltenden Regelung (Guthaben werden weder vergütet noch übertragen, sondern verfallen) versucht sein, dieses Guthaben bis zum Ende der Abrechnungsperiode durch den Import emissionsreicher Fahrzeuge möglichst

aufzubrechen – was nicht im Sinne der vom BFE angestrebten Emissionsverringern ist. Eine entsprechende Motion (15.4204) wurde vom Nationalrat in der Frühlingsession 2017 mit grossem Mehr gutgeheissen. **Wir fordern deshalb, den Volkswillen umzusetzen und die CO2-Verordnung sowie die allfälligen weiteren Vorschriften dahingehend anzupassen, dass Importeure CO2-Zielunterschreitungen auf Folgeperioden übertragen können.** Davon ausgenommen sind Nischenhersteller und Kleinhersteller mit CO2-Emissionszielen höher als 130 Gramm pro Kilometer.

- vii. Anhang 4 (Art. 25 Abs. 2)
Wir begrüssen die Berechnungsgrundlagen für CO2-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Ar. 24 und 25 Abs. 1). Aufgrund fortwährender technischer Weiterentwicklungen seitens Hersteller würde es zu weiteren Benachteiligungen führen, wenn dieser Faktor von 0,9 statisch beibehalten würde. Entsprechend ist dieser für das Referenzjahr 2018 in den nachfolgenden KJ 2019 ff. jährlich zu überarbeiten und dem durchschnittlichen technologischen Fortschritt anzupassen. **Wir beantragen deshalb, diesen Faktor ab 2019 jährlich durch die durchschnittliche Emissionsabsenkung der beiden Perioden vor dem Referenzjahr (prozentuale Differenz CO2-Emissionen aus den beiden Vorperioden) weiter abzusenken.**

Beispiel, Annahme: Für die Neuberechnung des Faktors für das Referenzjahr 2019 betragen die durchschnittlichen Emissionen im Schweizer Strassenverkehr 2017 146g CO2/km und 2018 142g CO2/km:

- | | |
|--|-------------|
| a. Berechnung der prozentualen Emissionsreduktion: | 146g/100*4g |
| =5,84% | |
| b. Abzug der Emissionsreduktion am Faktor nach Anh. 4: | 0,9-0,0584 |
| =0,8416 (neuer Faktor für Anwendung 2019) | |

II. Sekundär-Anträge CO2-Verordnung

- i. Art. 23
CO2-Emissionen sind nach heutigen Vorschriften nur sehr begrenzt handelbar. Emissionsabtretungen vor der Erstzulassung sind möglich, müssen aber für jedes einzelne Fahrzeuge und mittels eines sehr bürokratischen Prozesses vor der ersten Zulassung erfolgen. Deshalb wird nur sehr bescheiden CO2 gehandelt, gemessen an den über 300'000 CO2-Abgabe pflichtigen Fahrzeugen und am Bedürfnis der Importeure.

International ist der Handel mit CO2-Zertifikaten bereits Standard. Durch die Handelbarkeit von CO2-Emissionswerten innerhalb eines Kalenderjahres können Anreize für Importeure geschaffen werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit der Einfuhr umweltfreundlicher Fahrzeuge möglichst deutlich zu unterschreiten und CO2 auf dem Markt anzubieten.

Mit den Erträgen aus dem CO2-Handel würden Fahrzeuge mit Alternativantrieben durch die Importeure weiter vergünstigt und folglich gefördert. Von dieser Handelbarkeit könnten Grossimporteure, Kleinimporteure und Bürger, die selber importieren, gleichermaßen profitieren. Grossimporteure könnten direkt untereinander mit CO2-Emissionswerten handeln und bei Kleinimporteuren und Bürgern würden diese Funktion die CO2-Börsen übernehmen.

Wir beantragen deshalb, die Handelbarkeit von CO2-Emissionen gemäss den marktwirtschaftlich üblichen Standards einzuführen. Dies beinhaltet die Schaffung von Anreizen für Importeure, die CO2-Zielvorgaben zu unterschreiten und somit mehr umweltfreundliche Fahrzeuge zu importieren und diese zu günstigeren Preisen anbieten zu können, ohne dass der Staat subventioniert.

Zudem würde die Handelbarkeit das ASTRA massgeblich entlasten. Bei der Einführung einer Handelbarkeit ist davon auszugehen, dass die zurzeit zahlreichen Abtretungen von Einzelfahrzeugen zwischen Grossimporteuren weitgehend entfallen würden. Das Volumen an Einzelabtretungen würde sich entsprechend auf Kleinimporteure/CO2-Börsen beschränken. Die mit einer allgemeinen Handelbarkeit einhergehenden Pauschal-Umbuchungen wären für das BFE ohne grossen Ressourceneinsatz bewältigbar.

- ii. Art. 25
Aufgrund der Bemühungen der Importeure und Behörden importieren immer mehr Kunden auch Hybridfahrzeuge, namentlich auch aus den USA. Gemäss aktueller Verordnung können für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung bereit sind, Prüfberichte beigebracht werden. Vom ASTRA akzeptierte werden die Zyklusmessungen nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dagegen nicht akzeptiert werden auf www.fueleconomy.org publizierten Werte US-amerikanischer Testverfahren (FTP). Diese Haltung des ASTRA behindert den Import von Fahrzeugen aus den USA massgeblich. **Wir beantragen, dass weitere Datenquellen vom BFE geprüft und zugelassen werden. Damit einhergehend ist sicherzustellen, dass die Datenquellen ebenfalls vom ASTRA akzeptiert werden.**
- iii. Art. 29
Mit der vorgeschlagenen jährlichen Anpassung der Sanktionsbeträge an den Wechselkurs sind wir einverstanden.
- iv. 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 Verletzungen des Geschäftsgeheimnisses sowie zu unnötigen Wettbewerbsverzerrungen. **Wir beantragen den Verzicht auf Veröffentlichung.**

v. Anhang 4a (Art. 28 Abs. 1)

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 (Mt-2) durch den in der EU geltenden Wert (M0) 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.

III. **Anträge Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)**

i. Art. 10

Nach Einführung der CO2-Emissionsvorschriften für Personenwagen im Jahr 2012 und der langfristig wirksamen Energiestrategie 2050 schätzen wir den Nutzen der Energieetikette für Personenwagen als vergleichsweise gering ein. Die administrative Belastung von KMU in der Automobilbranche ist erheblich und damit demzufolge unverhältnismässig. Sie könnte mit einer Aufhebung der Kennzeichnungspflicht und der damit verbundenen Befreiung von der Erstellung von Energieetiketten massgeblich reduziert werden, ohne dass negative Auswirkungen auf die Umwelt zu befürchten wären. **Deshalb fordern wir eine ersatzlose Aufhebung der Energieetikettenpflicht.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


André Vogel

Vorab per Email: energiestrategie@bfe.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Kochgasse 6
3003 Bern

Brig, 05. Mai 2017/FB

Umsetzung des ersten Massnahmenpakets zur Energiestrategie 2050 – Stellungnahme Walliser Bergbahnen (WBB/RMV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband der Walliser Bergbahnen (WBB/RMV) ist der grösste Regionalverband von Seilbahnen Schweiz. Die WBB/RMV nehmen gerne die Gelegenheit wahr, gestützt auf die Publikation der Vernehmlassungsunterlagen im Web, innert Frist zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen. Gerne reichen wir unsere Stellungnahme wie im Begleitschreiben vom 1. Februar 2017 erwähnt vorab per Email (PDF und Word) ein.

Die Bergbahnbranche hat ein grosses Interesse an Massnahmen, welche der Klimaerwärmung entgegentreten. Der wirtschaftliche, effiziente und verantwortungsbewusste Umgang mit Energie liegt im ureigenen Interesse der Bergbahnbranche. Dies nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch deshalb, weil das Berggebiet besonders stark vom Klimawandel betroffen ist.

Zudem ist es den Bergbahnunternehmen ein grosses Anliegen, dass sich die Massnahmen der Energiepolitik des Bundes nicht unverhältnismässig und überproportional stark auf das Berggebiet auswirken. Aus offensichtlichen Gründen ist dort das Klima rauer, das Netz des öffentlichen Verkehrs dünner und die Netzkosten höher. Gleichzeitig steht die Tourismuswirtschaft im internationalen Wettbewerb und agiert standortgebunden. Die Möglichkeiten zur Anpassung sind daher begrenzter als bei nicht standortgebundenen Industrieunternehmen im Mittelland. Unternehmen in den Berggebieten brauchen Bedingungen, die es trotz Standortgebundenheit erlauben flexibel zu handeln und die nötige Wertschöpfung zu erzielen. Im Weiteren sind die Auswirkungen auf das Freizeitverhalten in genügendem Ausmasse zu berücksichtigen.

In der Folge nehmen wir konkret zu fünf für die Bergbahnbranche relevanten Verordnungsvorlagen Stellung:

1) Stromversorgungsverordnung (StromVV)

Die WBB/RMV begrüßen, dass mit den geplanten, neuen intelligenten Messeinrichtungen Anreize und Möglichkeiten geschaffen werden, Energie zu sparen. Die systematische Verfügbarkeit der Verbrauchsdaten ermöglicht es sowohl den Elektrizitätswerken wie auch den Unternehmen, ihren Energieverbrauch und die Leistungsspitzen zu optimieren.

Für Stromverbraucher (>100 MWh/a) wird sich gegenüber der heutigen Situation kaum etwas ändern, da diese bereits heute von den Benutzerplattformen zur Auswertung ihres Stromverbrauches profitieren.

Nicht ausreichend eindeutig ist aus Sicht der Bergbahnen hingegen die Definition einer „Verbrauchsstätte“ in Artikel 11, Abs.1. Darin wird festgehalten: „Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt.“

Erklärung: Eine Bergbahnunternehmung bildet eindeutig eine wirtschaftliche Einheit. Nach gängiger rechtlicher Auslegung der Verordnung kann sie aber nicht als örtliche Einheit definiert werden, obwohl sie mit ihren dezentral liegenden Anlagen (Skilifte, Kinderförderbänder, Sesselbahnen, Beschneiungsanlagen etc.) einem Areal bzw. Ski- oder Ausflugsgebiet entspricht, dem sinnbildlich nur das verbindende Dach fehlt um als Industrie- oder Produktionsstätte zu gelten. Dies kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein und impliziert eine unrechtmässige Ungleichbehandlung für die Bergbahnunternehmungen gegenüber den Industriebetrieben.

Die Verordnung sollte daher in Bezug auf den Ausdruck der örtlichen Einheit Klarheit schaffen. Aus Sicht der WBB/RMV müsste die örtliche Einheit als Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern) definiert sein. Dadurch würde für die Bergbahnunternehmungen der Anreiz geschaffen, ihren Energieverbrauch und die Netzbelastung zu optimieren, indem sie ihren Verbrauch eigenständig zeitlich verschieben, verschachteln und die Leistungsspitzen brechen. Dies wiederum hat zur Folge, dass auch das Elektrizitätswerk den Strom günstiger am freien Markt beziehen kann. Einerseits entspricht dies einem Beitrag zur Verbrauchsoptimierung. Andererseits kann durch diese (oder eine ähnliche) Definition der administrativer Aufwand des Elektrizitätswerks, der Behörde und des Unternehmens verringert werden, indem die Anzahl Rechnungen reduziert und die Abrechnung für NetZRückstellungen (KEV) vereinfacht werden.

Antrag: Ergänzung des Art. 11, Abs. 1, in der Stromversorgungsverordnung: *„Eine Verbrauchsstätte ist eine Betriebsstätte eines Endverbrauchers, die eine wirtschaftliche und örtliche Einheit bildet und einen tatsächlichen eigenen Jahresverbrauch aufweist, unabhängig davon, ob sie über einen oder mehrere Ein- bzw. Ausspeisepunkte verfügt. Eine örtliche Einheit ist auch dann gegeben, wenn es sich um ein Arealnetz (mit gegebenenfalls mehreren Elektrozählern) handelt.“*

2) Verordnung über die Reduktion von CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Die WBB/RMV äussern sich bei der CO₂-Verordnung lediglich zum Anhang 7:

Aufgrund ihrer Standortgebundenheit und aufgrund der Tatsache, dass man in direktem Wettbewerb mit dem Ausland steht, sind touristisch genutzte Hotels bereits heute von der CO₂-Abgabe befreit (Anhang 7, Ziff. 18).

Aus Sicht von der WBB/RMV trifft diese Argumentation genauso auf die Berggastronomie zu. Die Berggastronomie bedient die gleiche Kundschaft, ist vielmehr aufgrund der geographischen Höhenlage noch vermehrt dem Wettbewerbsdruck ausgesetzt und hat eher schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Transporte etc.) zu trotzen. Aus Gründen der Gleichbehandlung beantragen die WBB/RMV, auch die Berggastronomie im Anhang 7 der CO₂-Verordnung aufzuführen.

Antrag: Aufnahme der Berggastronomie in Anhang 7 der CO₂-Verordnung.

- 3) Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz serienmässig hergestellter Anlagen, Fahrzeuge und Geräte (Energieeffizienzverordnung, EnEV)

Im Entwurf zur neuen Energieeffizienzverordnung begrüssen die WBB/RMV insbesondere, dass die Bestimmungen zu Geräten – nebst der Einsparung von Energie – auch den Handel mit der EU erleichtern, indem EU-Regelungen übernommen und damit Handelshemmnisse abgebaut werden. Die Bergbahnbranche ist auf der Seite des Beschaffungsmarktes stark von Mono-, Duo- und Oligopolen geprägt. Dies hat zur Folge, dass es für die Branche existenziell ist, dass durch die geplanten Änderungen das derzeitige Verhältnis zum europäischen Recht nicht zusätzlich belastet wird. Es ist dringend von schweizerischen Lösungen abzusehen!

- 4) Energieverordnung (EnV)

Mit der Revision der Energieverordnung schafft der Bund die Grundlagen, um die begonnen Massnahmen der Energiepolitik weiterzuführen. Damit die erneuerbaren Energiequellen ausgebaut und der Ausstieg aus der Kernkraft vollzogen werden können (Ersatz von rund 40% der Stromproduktion), muss die Wasserkraft, die Windkraft aber auch die Photovoltaik bei der Interessenabwägung höher gewichtet werden. Die WBB/RMV begrüssen, dass mit der Revision des Energiegesetzes die Nutzung und der Ausbau der erneuerbaren Energie als „nationales Interesse“ eingestuft wurde (Art. 12 Energiegesetz). Welche Anlagen „von nationalem Interesse“ sind, muss auf dem Verordnungsweg präzisiert werden. Aus Sicht der WBB/RMV müssen die Schwellenwerte möglichst tief angesetzt werden, da jeder Zubau einen Beitrag zur Energieproduktion leistet und deshalb willkommen sein muss.

Positiv ist sicher, dass das Grossverbrauchermodell nicht verschärft wird. Zudem ist zu erwarten, dass mit der Erhöhung der KEV von heute 1.5 Rp./kWh auf 2.3 Rp./kWh auch kleinere Unternehmen von der Rückvergütung profitieren können. In diesem Zusammenhang sehen die WBB/RMV BBGR Vorteile in der Herabsetzung der Voraussetzungen für die Rückerstattung von 20'000 CHF auf 15'000 CHF. Die WBB/RMV versprechen sich von dieser Massnahme eine grössere Partizipation und dadurch einen höheren Anreiz, den Energieverbrauch weiter zu senken.

Antrag: Der Mindestbetrag für die Rückerstattung ist von CHF 20'000.00 auf CHF 15'000.00 zu reduzieren.

Bei der wettbewerblichen Ausschreibung für Effizienzmassnahmen sowie beim Gebäudedeprogramm begrüssen die WBB/RMV die explizite Förderung von Trafostationen und die Nutzung der Abwärme.

5) Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung EnFV)

Die WBB/RMV begrüssen im Grundsatz die neue Energieförderungsverordnung. Besonders hervorheben möchten wir die Sonderregelung für Dotierkraftwerke. Dabei werden diese von der Untergrenze bei Wasserkraftanlagen ausgenommen. Darunter fällt auch die mögliche Nutzung von Speicherseen der Beschneigung zur Stromproduktion.

Exkurs:

Die Bergbahnunternehmen müssen für Eingriffe in Natur und Landschaft gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Ersatzmassnahmen leisten. Die Praxis zeigt, dass es aufgrund des verantwortungsvollen Umgangs mit der Natur immer schwerer wird, geeignete Massnahmen bzw. Objekte für den Ersatz zu finden. Dies führt dazu, dass die Ersatzmassnahmen zunehmend monetär abgegolten werden. Aus Sicht der Bergbahnbranche sollte sich das UVEK überlegen, ob nicht eine Kooperation zwischen Natur- und Heimatschutz und Energiestrategie gefunden werden könnte, denn letztlich zielen beide Gesetze auf eine Verbesserung der Umwelt ab. **Die WBB/RMV würden es sehr begrüssen, wenn das UVEK prüft, wie die Möglichkeit geschaffen werden kann, dass auch Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz als Ersatzmassnahmen angerechnet werden könnten.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


Arthur Clivaz
Präsident WBB/RMV


Berno Stoffel
Vizepräsident WBB/RMV

Kopie: SBS