

Herr
Bundesrat Moriz Leuenberger
Vorsteher des Eidg. Departements für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Herr
Dr. Walter Steinmann
Direktor
Bundesamt für Energie BFE
Postfach
3003 Bern

Bern, 26. Juni 2009 sgv-Sa

**Teilrevision des CO₂-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen (Erfüllung der Motion 07.3004)
Antwort auf Anhörung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 25. Mai 2009 haben Sie den sgv eingeladen, zum Teilrevisionsentwurf des CO₂-Gesetzes und Vorschlag UVEK betr. neuen CO₂-Zielwerten für neu immatrikulierte Personenwagen mit Übernahme der CO₂-Ziele der EU bis zum 29. Juni 2009 Stellung zu beziehen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen und nehmen sie hiermit fristgerecht wahr.

1. Einleitende Bemerkungen

1.1 Haltung des sgv: politische Ziele und Strategie 2008-2010

In seinem am Gewerbekongress vom 30. Mai 2008 in Freiburg genehmigten Programm 2008-2010 hat sich der sgv als Kernthema die generelle Reduktion der gesetzlichen Normen und Vorschriften und die administrative Entlastung der KMU gesetzt.

In seinem Programm 2008-2010 setzt sich der sgv dafür ein, dass der Klimarappen die einzige Massnahme zur Verminderung der CO₂-Belastung bleibt. Im Bereich „Mobilität“ lehnt er jede neue Steuer oder Abgabe ab und bekämpft sie aktiv.

1.2 Stellungnahme des sgv im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes

In seiner Antwort vom 13. März 2009 auf den Entwurf einer Totalrevision des CO₂-Gesetzes (post-Kyoto Klimapolitik) verlangt der sgv eine Umweltpolitik, welche die von den KMU bisher erbrachten Leistungen respektiert. Die vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) in die Vernehmlassung geschickten Varianten für eine Revision des CO₂-Gesetzes akzeptiert der sgv nicht. Stattdessen schlägt er einen dritten Weg vor – jenen der Freiwilligkeit.

Der sgv setzt in der Klimapolitik weiterhin auf Freiwilligkeit: „Der Klimarappen hat den Tatbeweis erbracht, dass auf freiwilligem Weg das Ziel einer 20-prozentigen CO₂-Reduktion realistisch ist“, sagt sgv-Direktor Hans-Ulrich Bigler. „Vor dem Hintergrund dieses nachweisbaren Erfolgs gibt es keinerlei Grund, vom Weg der Freiwilligkeit abzurücken und neue Zwangsabgaben einzuführen“.

Der sgv fordert stattdessen, dass die in der Klimapolitik von den Schweizer KMU bisher erbrachten Resultate anerkannt und gewürdigt werden. Die KMU sind in Sachen Klimafragen heute schon stark sensibilisiert und im Sinne einer effizienten Umweltpolitik aktiv. „Die dank dem Klimarappen erzielten Erfolge in der CO₂-Reduktion müssen weiter ausgebaut werden“, sagt Bigler und hält fest: „Mit freiwilligen Massnahmen wie dem Klimarappen wurden die gesteckten Ziele sogar übertroffen“.

Der sgv setzt sich daher für einen einfacheren, weniger kostenintensiven und weniger bürokratischen Weg ein als vom BAFU vorgeschlagen. Die vom sgv favorisierte Variante muss auf den bis heute durch das CO₂-Gesetz erzielten, grossen Erfolgen basieren und es der Schweiz ermöglichen, ihre Emissionen auch im Ausland zu reduzieren, wo das Reduktionspotenzial viel grösser ist. Freiwillige Massnahmen helfen mit, die im Kyoto-Protokoll und im CO₂-Gesetz festgelegten Reduktionsziele zu erreichen.

Im Weiteren wird der sgv die mögliche Einführung einer neuen CO₂-Abgabe auf Treibstoffen ebenso wie eine Teilzweckbindung der Einnahmen aus der aktuellen CO₂-Abgabe auf Brennstoffen energisch bekämpfen. Statt neuer Abgaben und unnötigen Zusatzbelastungen verlangt der sgv, dass die Technologieförderung für KMU verstärkt wird. Dies würde es dem Gewerbe ermöglichen, seine Verantwortung gegenüber der Umwelt in noch stärkerem Mass als bisher wahrzunehmen.

2. Generelle Beurteilung der Revision

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt den zur Stellungnahme unterbreiteten Vorschlag ab und fordert Fristerstreckung und erreichbare CO₂-Richtwerte für die Schweiz.

Den in die Anhörung geschickten Plänen des UVEK und insbesondere den darin genannten Zeitvorgaben kann der sgv nicht zustimmen. In Communiqués und Kommentaren, aber auch in direkten Gesprächen mit den involvierten Behörden haben unsere direkt betroffenen Mitglieder (auto-schweiz, AGVS) immer wieder betont, dass es mehrere stichhaltige und objektive Gründe dafür gibt, dass die Schweiz als Sonderfall betrachtet werden muss.

Deshalb ist eine Fristerstreckung und ein den schweizerischen Verhältnissen gegenüber den von der EU vorgeschlagenen Richtlinien entsprechend höherer Richtwert angebracht. Damit sieht sich der sgv im Übrigen in vollkommener Übereinstimmung mit dem Wortlaut der UREK-N-Motion 07.3004, welche explizit eine Orientierung an den EU-Vorschriften fordert – und nicht etwa eine Übernahme derselben.

An seiner Sitzung vom 6. Mai 2009 hat der Bundesrat von den Stellungnahmen zur Revision des CO₂-Gesetzes und der Klimapolitik des Bundes nach 2012 Kenntnis genommen. Er hat die vorliegende Gesetzesänderung als indirekten Gegenvorschlag zur eidgenössischen Volksinitiative „für ein gesundes Klima“ bestimmt. Der sgv begrüsst diesen Entscheid, wodurch die heutige CO₂-Abgabe auf

Brennstoffen weitergeführt und auf die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen verzichtet werden soll.

3. Detailbemerkungen

Die erwähnten objektiven Gründe, welche gegen eine Übernahme der EU-Regelung im Wortlaut sprechen, sind folgende:

3.1 Die Schweiz hat punkto CO₂-Emissionen einen höheren Ausgangswert als alle übrigen Staaten Europas und damit völlig andere Rahmenbedingungen zur Durchsetzung von Massnahmen.

Die Ursachen dafür sind: Niedriger Dieselanteil, gebirgige Topographie sowie unterschiedlicher Fahrzeugpark.

- **Dieselanteil.** In der Schweiz liegt der Dieselanteil bei den Neuzulassungen aktuell bei knapp über 30 %, in der EU dagegen bei 54 %. Dies nicht etwa aus dem Grund, weil die Schweizer zu wenig verbrauchsbewusst wären und deshalb prinzipiell eher dem weniger effizienten Benzin den Vorzug geben, sondern das hat allein einen fiskalpolitischen Hintergrund: Der Dieselpreis liegt im langjährigen Jahresdurchschnitt 15 bis 20 Rappen über demjenigen von Benzin, was die Anschaffung eines (teureren) Dieselautos vor allem für Nicht-Vielfahrer unattraktiv macht. Nach unseren Berechnungen ist der unterdurchschnittliche Dieselanteil für einen Mehrverbrauch von ca. 0,3 L/100 km für die gesamte Neuwagenflotte verantwortlich. Auf den CO₂-Ausstoss umgerechnet sind das bereits nicht weniger als 8 Gramm!

Der sgV ist der Ansicht, dass die Schweizer Autofahrer, die durch einen staatlich künstlich hochgehaltenen Dieselpreis (Stichwort: Verteuerung der Gütertransporte auf der Strasse zugunsten der Schiene) ihrem Portemonnaie zuliebe eher dem Benzin zuneigen, für ihr marktgerechtes Verhalten nicht noch bestraft werden dürfen.

- **Topographie.** Die über weite Teile gebirgige oder zumindest sehr hügelige Topographie unseres Landes hat zur Folge, dass der Anteil an vierradgetriebenen Autos mit 26 % wesentlich höher ist als im EU-Durchschnitt (ca. 9 %). Je nach Technik bringt ein Allradantrieb (im Vergleich zu einem sonst baugleichen Zweiradantriebsauto) im Mittel rund 100 kg mehr auf die Waage, was einen Mehrverbrauch von 0,4 bis 0,5 L/100 km bewirkt. Weil viele 4x4-Autos bauartbedingt (z.B. SUV) auch sonst schwerer sind als front- bzw. hinterradgetriebene Limousinen und Kombis, ergibt sich nach Berechnungen von auto-schweiz ein Mehrverbrauch von rund 0,2 L/100 km. Dieser allradbedingte Mehrverbrauch wiederum entspricht ca. 5 g CO₂/km, was unseres Erachtens bei der Festlegung eines den hiesigen Verhältnissen angepassten CO₂-Zieles ebenfalls zwingend mitberücksichtigt werden muss.

In diesem Zusammenhang wird vor allem aus Kreisen der Autogegner immer wieder angeführt, der 4x4-Anteil in der Schweiz sei selbst unter Berücksichtigung der Topographie zu hoch, und als Beispiel wird jeweils auf die vielen SUVs hingewiesen, die in Städten anzutreffen sind. Es mag sein, dass längst nicht jeder SUV-Besitzer die Traktionsvorteile seines Autos regelmässig benötigt, aber allein schon das Bewusstsein, jederzeit problemlos mobil zu sein – z.B. auch bei Schneefall im Flachland, aber auch bei Fahrten ins hügelige Hinterland, vor allem aber in Alpenregionen (von einem allfälligen Schneekettenobligatorium sind Allradautos meistens ausgenommen) –, kann den Kaufentscheid entsprechend beeinflussen. Selbst wenn man von angenommenen rund 5 % „unnötigen“ 4x4 ausgeht, bleibt ein im Vergleich zur EU klar überdurchschnittlicher, berechtigter Anteil an vierradgetriebenen Fahrzeugen, und auch diese Tatsache muss bei der Berechnung des CO₂-Zieles gebührend und zwingend mit eingehen.

- **Fahrzeugpark.** Auch beim Fahrzeugpark gibt es ein deutliches „Nord-Süd“-Gefälle. Dieses ist im Wesentlichen kaufkraftbedingt und hat nichts mit der Verkennung der Notwendigkeit zu

tun, mit fossiler Energie sparsam umzugehen bzw. den CO₂-Ausstoss zu senken. In einem Land wie der Schweiz, aber auch in Deutschland, werden traditionell andere, stärkere und besser und komfortabler ausgerüstete Autos gekauft als beispielsweise in Spanien oder Italien (Länder übrigens, die auch gleichzeitig Produzentenländer von meist kleineren Autos sind). Das wirkt sich konsequenterweise auf den Verbrauch aus.

Dieses Nord-Süd-Gefälle dürfte allerdings in Zukunft kleiner werden, ist doch auch in den kaufkraftstärkeren "Ländern - notabene ohne staatliche Eingriffe, allein aufgrund des gestiegenen Umweltbewusstseins der Bevölkerung - eine zunehmende Segmentverschiebung in Richtung kleinere und energieeffizientere Fahrzeugkategorien festzustellen.

3.2 Die Schweiz kann nicht im Verbund mit europäischen Ländern handeln.

Bei den von der EU vorgeschriebenen 130 Gramm CO₂ pro km per 2015 handelt es sich um den Durchschnittswert aller EU-Länder. Das bedeutet, dass nicht jedes einzelne EU-Land diesen Wert erreichen muss, sondern es kommt eine Mischrechnung zum Tragen, bei der der CO₂-Ausstoss „stärker motorisierter“ Länder (wie Schweden, Finnland oder Deutschland) durch denjenigen von „CO₂-Verbrauchstiefern-Ländern“ (z.B. Portugal, Italien, Frankreich) kompensiert würde. So wird Deutschland mit einem aktuellen mittleren CO₂-Ausstoss von rund 165 g/km für sich allein per 2015 niemals bei 130 g CO₂/km landen müssen; unsere nördlichen Nachbarn können auf die Schützenhilfe von Ländern zählen, die aus faktischen Gründen einen anderen, verbrauchstiefern Modellmix haben.

Die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied hingegen steht allein auf weiter Flur, kann also von derartigen Synergien nicht profitieren und stünde damit – zumal sie von einem der höchsten CO₂-Ausgangswerte starten muss - vor einer faktisch unlösbaren Aufgabe.

Für den sgV ist es nicht nachvollziehbar, weshalb das UVEK diese fundamentale Abweichung von der Situation innerhalb der EU so krass vernachlässigen konnte. Ein Blick auf die CO₂-Emissionen der einzelnen EU-Länder zeigt, dass der Schweiz etwa drei Jahre mehr Zeit eingeräumt werden müsste, um – im Alleingang – auf die von uns vorgeschlagenen und erreichbaren 150 g zu kommen.

3.3 Unverhältnismässig hohe Sanktionen

Befremdend ist ausserdem, dass der UVEK-Vorschlag ein Sanktionensystem enthält, das doppelt so hohe Strafen vorsieht als die EU. Der sgV versteht die angestrebten neuen CO₂-Zielwerte als ein Anreizsystem zum geplanten Kauf von energieeffizienten Fahrzeugen, d.h. es ist in die Zukunft gerichtet. Es kann deshalb unseres Erachtens nicht angehen, dass künftige Käufer durch drakonische Sanktionen gewissermassen post festum dafür höher bestraft werden, dass der aktuelle Fahrzeugpark in Durchschnitt mehr CO₂ ausstösst als derjenige anderer Länder.

Für die Argumentation des UVEK, die Schweiz sei wegen ihres höheren Ausgangswerts verpflichtet, einen steileren Absenkpfad zu beschreiten (d.h. das Emissionsziel in der gleich kurzen Zeit zu erreichen wie die EU) hat der sgV kein Verständnis. Ebenso wenig für die Absicht, dies mit weit überzogenen Sanktionen zu erzwingen. Die vom UVEK vorgesehene, im Vergleich zur EU rund doppelt so starke „Bestrafung“ überzähliger CO₂-Gramme ist entschieden abzulehnen.

3.4 Anderer Zeithorizont

In der EU sind die Modalitäten zur Erreichung der anvisierten CO₂-Zielwerte bereits verabschiedet; 2012 müssen 65 % der gesamten Fahrzeugflotte den Wert von 130 g CO₂/km erreichen, 2015 100 %. In der Schweiz dagegen befindet sich der UVEK-Vorschlag erst im Anfangs-Stadium und wird auch noch das Parlament beschäftigen und untersteht ausserdem dem fakultativen Referendum. Im Vergleich zur EU sind wir also rund 2 – 3 Jahre im Rückstand. Deshalb ist es nach

Ansicht vom sgv unumgänglich, die Frist für die Erreichung der schweizerischen CO₂-Ziele um weitere drei Jahre auf frühestens 2020 zu verschieben. Dadurch würde der höhere CO₂-Ausgangspunkt der Schweiz kompensiert.

4. Schlussbemerkungen

Als Konsequenz aus den oben erwähnten Besonderheiten des schweizerischen Marktes bzw. der hiesigen spezifischen topografischen, klimatischen (4x4-Anteil) und fiskalpolitischen (Dieselanteil) Eigenheiten, aber auch weil die Schweiz nicht auf die „Mithilfe“ anderer Länder zählen kann, stellt der Schweizerische Gewerbeverband sgv folgende Forderungen auf:

- Ausgestaltung des Vorgehens zur Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen bei Personenwagen in Anlehnung an die EU-Vorschriften (keine Übernahme der EU-Vorschriften);
- Verzögerte Inkraftsetzung des Zielwertes 130 g/km gegenüber der Vorgabe der EU um 5 Jahre (d.h. 2020); dies einerseits wegen des höheren CO₂-Ausgangslevels und andererseits wegen des Alleingangs, welcher eine Kompensation durch Länder mit niedrigem CO₂-Ausstoss verunmöglicht;
- Bemessung der „Sanktionen“ nach Massgabe des Gegenwerts der Menge CO₂, die über dem schweizerischen Zielwert liegt; maximal analog EU-Regelung. Dieser Zielwert muss nicht bereits 2020, sondern erst im Jahre 2019 erreicht werden;
- Verwendung der Erträge aus den Sanktionen zu 50 % für Massnahmen zur CO₂-Reduktion analog Erträge aus dem freiwilligen „Klimarappen“ und zu 50 % für den Ausbau und Unterhalt der National-Strassen. Dadurch könnten vollumfänglich Projekte zur CO₂-Reduktion im In- und Ausland realisiert werden;
- Anrechnung der realisierten CO₂-Reduktion;
- In der zu bildenden Arbeitsgruppe aus Vertretern des UVEK und von der Wirtschaft wird nach einer tragfähigen Lösung gesucht, wie das Ziel der vereinbarten CO₂-Emissionsreduktion erreicht werden kann.

Die Antworten auf die Fragen an die Anhörungsteilnehmer befinden sich im Anhang. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



David Th. Augustin Sansonnens
Politischer Sekretär

Zustellung per Post und elektronisch (moritz.leuenberger@gs-uvek.admin.ch; info@gs-uvek.admin.ch; walter.steinmann@bfe.admin.ch; daniela.haenni@bfe.admin.ch)

z.K. an

- Union vaudoise des arts et métiers

- AGVS
- Mitglieder der Ständigen sgV-Kommission „Mobilität und Raumentwicklung“

Anhang

Beantwortung der Fragen an die Anhörungsteilnehmer

1. **Zielwert für die Absenkung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenwagen. Wie beurteilen Sie den Zielwert von 130 g CO₂/km?**

sgv-Antwort: Ist in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.

2. **Höhe der Sanktion
Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Höhe der Sanktionen und die Abstufung bis und mit 2018?**

sgv-Antwort: Ist in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.

3. **Vollzugsmodell
Wie beurteilen Sie das Vollzugsmodell insgesamt?**

sgv-Antwort: Ist in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.

Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Lösungen für Kleinimporteure und Hersteller kleiner Serien und für Fälle, wo die notwendigen Daten nicht vorhanden sind?

sgv-Antwort: Hier sind wir der Meinung, dass eine Immatrikulation nur dann möglich sein soll, wenn ein Nachweis über die CO₂-Emissionen vorliegt. Die Form des Nachweises ist auf dem Verordnungsweg zu regeln. Die allfällige Sanktion müsste bei der Immatrikulation entrichtet werden. Analog zur EU sollten ausserdem Fahrzeuge, deren Neuzulassung im Ausland weniger als 3 Monate vor der Zulassung in der Schweiz erfolgt, als Neuwagen betrachtet werden.

4. **Verwendung des Ertrags aus der Sanktion
Wie beurteilen Sie diesen Vorschlag?**

sgv-Antwort: Ist in der Arbeitsgruppe zu diskutieren.

5. **Alternative Treibstoffe und Antriebssysteme
Sollen über das vorgeschlagene Modell auch alternative Treibstoffe und Antriebe gefördert werden?**

sgv-Antwort: Ja.

Sollen die Bestimmungen der EU auf die Schweiz übertragen werden?

sgv-Antwort: Ja.

6. **Alternatives Zertifikatmodell
Wie beurteilen Sie das Zertifikatmodell, wie es im Bericht skizziert ist, im Vergleich zum vorgeschlagenen Sanktionsmodell?**

sgv-Antwort: Das Zertifikatmodell wurde schon in den Vorgesprächen zu dieser Anhörung diskutiert und von den meisten Beteiligten als ungeeignet beurteilt. Ein Zertifikatmodell ist kompliziert und aufwändig und läuft zudem unserer Meinung nach auf eine Marktbeschränkung hinaus. Deshalb lehnen wir es strikte ab.