

Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitische Instrumente
Daniela Hänni
3003 Bern

Bern, 27. September 2011 sgv-Sc

Anhörungsantwort
Verordnung über die Verminderung der CO2 Emissionen von Personewagen

Sehr geehrte Frau Hänni

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.

Sie haben den sgv eingeladen, zum oben genannten Geschäft Stellung zu beziehen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen und nehmen sie hiermit fristgerecht wahr.

Der sgv stimmt dem Verordnungsentwurf zu unter der Bedingung, dass die hier angebrachten Bemerkungen berücksichtigt werden und dass der erläuternde Bericht die Abschätzung der Regulierungskosten vornimmt.

I. Allgemeine Bemerkungen

Der sgv begrüsst insbesondere, dass im vorliegenden Verordnungsentwurf die auch in der EU zur Anwendung kommenden Ausnahmeregelungen für „Innovative Technologien“ (Art. 11) und für Klein- und Nischenhersteller (Art. 13 Abs. 2) enthalten sind. Diese zwei Punkte, genauso wie die Berücksichtigung besonders tiefer CO2-Emissionen (Art. 28), sind essentiell und müssen unbedingt umgesetzt werden.

Leider wird jedoch eine umfassende Beurteilung des Verordnungsentwurfs dadurch erschwert, als dass der erläuternde Bericht keine quantitativen Aussagen zu den Auswirkungen auf die Volkswirtschaft machen kann und auch nicht in der Lage scheint, die verursachten Regulierungskosten zu erheben. Ebenso problematisch ist die fehlende Abschätzung der Folgen auf die Konsumenten. Dies ist umso problematischer, als es nicht widerlegbar ist, dass die zusätzlichen Transaktionskosten, die vor allem den KMU-Händlern entstehen, weitergegeben werden.

Private und KMU-Händler können ein Fahrzeug nicht wie ein offizieller Gross-Importeur importieren und zulassen. Sie müssen zunächst einen Antrag für die CO2-Berechnung stellen und die resultieren-

de Abgabe bezahlen. Erst danach ist eine Zulassung möglich. In den erläuternden Unterlagen wird diesem Umstand zu wenig Rechnung getragen.

Um die Chancengleichheit zwischen kleinen Händlern und Marktteilnehmern, welche Möglichkeiten zur Bildung von Emissionsgemeinschaften haben zu verbessern, ist folgendes Modell vorstellbar:

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

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 3 Erstmaliges Inverkehrsetzen Abs. 1 Buchstabe b

Es ist wichtig, dass die Sanktionsmöglichkeiten nicht über den Import von Gebrauchtwagen umgangen werden können. In der EU gibt es ein grosses Angebot an jungen Gebrauchtwagen jeglichen Alters (Tageszulassungen bis Flottenrückläufer nach 12 bis 36 Monaten). Da diese Fahrzeuge in der EU mit tieferen oder gar keinen CO₂-Sanktionen behaftet sein werden – der Verband der Automobilindustrie VDA z.B. rechnet in der EU bis 2015 nicht mit Sanktionen – besteht das Risiko, dass solche Fahrzeuge wegen eines teilweise massiven Preisvorteils ab 2012 in grösserem Umfang in die Schweiz importiert werden. Deshalb wird sowohl die Frist von 3 Monaten als auch die Variante mit einem Jahr abgelehnt. Es wird daher vorgeschlagen, den Art. 3, Abs. 1 Buchstabe b wie folgt zu formulieren:

„...zuvor nicht im Ausland zugelassen waren oder nach dem Beginn des ersten Referenzjahres gemäss Art. 29 Abs. 1 im Ausland erstmals zugelassen worden sind. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die von den Zollbehörden als Übersiedlungs-, Ausstattungs- oder Erbschaftsgut abgefertigt wurden.“

Art. 9 Massgebende CO₂-Emissionen Abs. 1

Der sgv ist nach wie vor der Überzeugung, dass die Typengenehmigung (TG) für diese Massnahme ungeeignet ist. Auf der TG wird bei den CO₂-Emissionen immer der schlechteste Fall abgebildet. Ausserdem ist in diesem Artikel auch die Quelle des Leergewichts zu definieren. Die TG eignet sich dazu ebenfalls nicht, da bei den meisten Fahrzeugen ein Bereich für das Leergewicht angegeben wird.

Das ASTRA muss für die Berechnung des individuellen Zielwerts und die Verrechnung einer allfälligen Sanktion bei direkt importierten Fahrzeugen ohnehin eine Möglichkeit schaffen, die massgeblichen Daten zu erfassen. In der heutigen Zeit dürfte das in Form einer Datenbank erfolgen. Der sgv ist der Ansicht, dass es technisch möglich sein müsste, auch die COC-Daten der typengenehmigten Fahrzeuge in dieser Datenbank zu erfassen. Dabei dürfen aber für die Importeure keine Kosten und kein Mehraufwand entstehen. Die Zusammenarbeit mit der Branche und ihren Verbänden kann hier sogar die Effizienz der staatlichen Leistungserbringung steigern.

Es wird daher vorgeschlagen, Art. 9, Abs 1 wie folgt zu formulieren:

„Die Grossimporteure liefern die zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe notwendigen Daten elektronisch an eine vom UVEK zu bestimmende Stelle. Diese Daten umfassen die Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN), die CO₂-Emissionen, das Leergewicht und allfällige innovative Technologien. Zur Kontrolle dieser Daten kann das UVEK jederzeit das Einreichen einer angemessenen Zahl von Übereinstimmungsbescheinigungen (Certificate of Conformity, COC) nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG5 verlangen. Werden die Daten bis am 31.12. des Referenzjahres nicht gemeldet, beruhen die massgebenden CO₂-Emissionen eines Personenwagens auf den Angaben in der Typengenehmigung nach Artikel 97 VTS und der Verordnung vom 19. Juni 19954 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV).“

Art. 11 Innovative Technologien Abs. 2

Hier wird der Ansatz die Berechnung über die TG-Daten zu machen, ad absurdum geführt. Beispielshalber: Nach aktuellem Stand ist eine innovative Technologie etwas, das nicht im Fahrzyklus erfasst wird und noch nicht allgemein üblich (Marktpenetration < 3 %) ist. Wird ein Fahrzeug mit LED-Lampen, Solardach und spezieller Klimaanlage als Beispiel herangezogen, ist zu bemerken, dass solche Technologien üblicherweise als aufpreispflichtige Sonderausstattungen angeboten werden. Im konkreten Fall würde das bedeuten, dass für das gleiche Fahrzeug insgesamt 8 TG erstellt werden müssten (1 TG mit Fahrzeug ohne innovative Technologie, 3 TG mit je einer, 3 TG mit je zwei und 1 TG mit allen 3). Eine korrekte Anrechnung innovativer Technologien mit vertretbarem Aufwand muss zwingend über COC-Daten erfolgen.

Art. 12 Abweichungen von der Typengenehmigung

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

Art. 17 Abrechnung für Grossimporteure Abs. 1

Der Absatz 1 ist wie folgt zu ergänzen: „Das BFE erstellt eine provisorische Abrechnung und stellt diese den Grossimporteuren zusammen mit einer Liste der berücksichtigten Fahrzeuge zur Verfügung. Diese Liste enthält mindestens die VIN-Nummer, das Leergewicht und die CO₂-Emissionen jedes einzelnen Fahrzeugs. Die Grossimporteure können diese Liste überprüfen und innert 3 Monaten Widerspruch einlegen. Anschliessend erstellt das BFE die definitive Abrechnung.“

Art. 23 Anzahlungen Abs. 1

Auf Vorauszahlungen sollte verzichtet werden. Diese Anzahlungen kommen einer Vorverurteilung gleich – es wird von einer Nettoverschlechterung des Importeurs ausgegangen. Ein Bezug auf das Vorjahr führt ausserdem nach in vielen Fällen zu völlig falschen Beträgen, weil sich die Effekte des technischen Fortschrittes oft sprunghaft bemerkbar machen.

Art. 25 Vollzugsentschädigung

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

Art. 28 Berücksichtigung besonders tiefer CO₂-Emissionen

Stand heute liegen nur reine Elektrofahrzeuge oder solche mit Range Extender sowie Plug-In-Hybride unter der Grenze von 50 g CO₂/km. Die Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge ist noch gering und eine indirekte Förderung im Hinblick auf die CO₂-Reduktion ist sicher angebracht. Dies umso mehr, als in der Schweiz – im Gegensatz zu anderen europäischen Märkten – keine Anreizsysteme zur zusätzlichen Förderung dieser Fahrzeuge in Kraft sind. Das könnte in der Schweiz für Lieferengpässe sorgen, weil die Hersteller Märkte mit Anreizsystemen bevorzugt behandeln. Deshalb sind wir der Meinung, dass diese Fahrzeuge bis und mit 2015 jeweils 3,5fach berücksichtigt werden sollen. Das wäre ein kostengünstiger Treiber für neue Technologien.

Art. 29 Übergangsbestimmungen Abs. 1

In Anbetracht der aus unserer Sicht erforderlichen Änderungen, die insbesondere auch die Datenerfassung und die Berechnung betreffen, ist ein Beginn des ersten Referenzjahres am 1. Juli 2012 unrealistisch. Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zum Art. 9 Abs. 1. Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass das erste Referenzjahr erst dann beginnen darf, wenn die Bundesverwaltung gewährleisten kann, dass die Erfassung von COC-Daten für die Emissionsberechnung funktioniert. Bei der Erstellung dieses Erfassungssystems dürfen für die Importeure keine Mehrkosten und kein Mehraufwand entstehen. Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

„Das erste Referenzjahr beginnt am X. XX.2012 und dauert X Monate.“ Abs. 2; Buchstabe a: Das Datum ist entsprechend anzupassen; Buchstabe c ist ersatzlos zu streichen.

III. Fazit

Unter dem Vorbehalt oben gemachter Anmerkungen und falls die Änderungsvorschläge einbezogen sowie eine genauere Abschätzung der Regulierungskosten vorgenommen werden, stimmt der sgv dem Verordnungsentwurf zu.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Henrique Schneider
Ressortleiter

Beilage

•

z.K. an

•