

Bundesamt für Umwelt
Sektion Klima
3003 Bern
isabel.junker@bafu.admin.ch

Bern, 27. März 2014 sgv-Sc

Anhörungsantwort CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 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.

I. Allgemeine Beurteilung

In der parlamentarischen Diskussion zum CO₂-Gesetz wurde von verschiedenen Seiten versichert, dass seine Umsetzung wirtschaftlich erfolgt, d.h. den Kriterien der Rentabilität, Verhältnismässigkeit, Effizienz und Zumutbarkeit genügt. Diese Zusicherungen erfolgten durch den Direktor des BAFU und die zuständige Bundesrätin. Die aktuelle Revision der CO₂-Verordnung hält diese Versprechen nicht ein. Beispielsweise entbehrt die Einschränkung der unternehmerischen Aktivitäten im Anhang 7 einer gesetzlichen Grundlage; sie ist auch entgegen allen Vorstellungen einer wirtschaftsverträglichen Umsetzung des CO₂-Gesetzes und ist erst noch realitätsfremd. Zum Beispiel: Ein gehobenes Hotel ohne Restaurant ist schlicht nicht zukunftsfähig. Weitere Beispiele für den Aufbau von Hürden für die CO₂-Reduktion sind der Wegfall von Gruppenlösungen. Dieser Wegfall wird nicht nur Unternehmen dazu bringen, mehr CO₂ zu emittieren, sondern schafft auch einen Wettbewerbsnachteil zum Ausland.

Insgesamt ist es überraschend, dass diese Massnahmen getroffen werden, zumal die Wirtschaft (als einziger Sektor in der Schweiz) ihre bisherigen CO₂-Reduktionsziele erreichte. Auch zeigen die vorgeschlagenen Änderungen, dass es eine inhärente Tendenz zum Mikromanagement gibt. Diese ist gefährlich, weil sie statt CO₂-Reduktionen zu ermöglichen, Reduktionsmassnahmen derart unattraktiv macht, dass effektive Reduktionen nicht möglich werden. **Damit widerspricht die Verordnung dem Gesetz, das die Reduktion der CO₂-Emissionen zum Ziel setzt.**

Der sgv als grösster Dachverband der Schweizer Wirtschaft lehnt die Verordnungsänderung ab. Eine Unterstützung der Revision wäre jedenfalls möglich, wenn die unter II. „notwendigen Handlungsbedarf“ genannten Punkte kumulativ korrigiert werden.

II. Notwendiger Korrekturbedarf

Art. 5

Die Verordnungsregularien erschweren die Reduktion und die Kompensation von CO₂-Emissionen. So wird insbesondere das Generieren von „Bescheinigungen“, also freiwillige und zusätzliche CO₂-Reduktionen zur Kompensation von Emissionen des Treibstoffsektors, erschwert und unattraktiv gemacht. Die Stiftung KliK rechnet damit, höchstens die Hälfte der notwendigen Kompensation kaufen zu können (selbst bei Preisen von über CHF 100 pro Tonne). Die Fehlmenge wird dann mit Bussen von 160 CHF/t abgeglichen; ohne dass es eine reale CO₂-Reduktion stattgefunden hätte. Im alten Regime wurden mehrere hunderttausend Tonnen als „Übererfüllungen“ erschaffen, darunter dutzende von freiwilligen Transportprojekten. Unter dem neuen Regime der Kompensationsprojekte und -programme werden nur noch wenige Unternehmen den Aufwand auf sich nehmen. Die Hürden und Transaktionskosten sind enorm, mit der engen Definition der Additionalität verbleiben relativ geringe Kompensationsmengen. Kleinere Unternehmen oder kleinere Projekte sehen sich mit grossen Erschwernissen konfrontiert.

Der sgV verlangt, dass Projekte und Programme zur CO₂-Kompensation einfacher werden und mit tieferen Transaktionskosten umgesetzt werden. Das Kriterium der Additionalität ist weiter zu fassen. Denn auf Grund verschiedenster Hemmnisse werden ohne zusätzliche Anreize auch längst nicht alle wirtschaftlichen Massnahmen umgesetzt.

Daraus ergibt sich der folgende Korrekturbedarf:

- 5.1.b.1 (Streichung, Ergänzung): ... ohne den Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nicht ~~wirtschaftlich wären~~ durchgeführt würden
- Art. 6.2.k (neu): Nicht-monetäre Hemmnisse, die das Projekt ohne zusätzliche Anreize verhindern
- Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 (Ergänzung): Projekten und Programmen werden Bescheinigungen für Emissionsverminderungen im Inland ausgestellt, wenn: c. die Emissionsverminderungen: 2. nicht in einem EHS-Unternehmen oder, unter Vorbehalt von Artikel 12 und beschränkt auf die im Emissionsziel erfassten Treibhausgase, in einem Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung erzielt wurden; und...
- Neu: 5.1.d.1 (neu): Die drei Monate werden um den für die Validierung benötigten Zeitraum verlängert

Art. 5a

Der Versuch, Programme zu definieren, ist in Art. 5a der Verordnung nicht geglückt. Die Definition über die Gleichartigkeit der Grösse, der eingesetzten Technologie sowie des Umfangs der Emissionsverminderungen der einzelnen Vorhaben ist ungenau und kann je nach Auslegung sehr einschränkend wirken. Was in der Praxis als gleichartig beurteilt wird, bleibt entweder der Willkür überlassen oder müsste in der Vollzugsmitteilung detailliert geregelt werden. Die Einschränkung auf gleichartige Vorhaben in Bezug auf Grösse, Technologie und Umfang der Emissionsverminderungen ist auch sachlich nicht begründbar und international ohne Vorbild.

Daraus ergibt sich der folgende Korrekturbedarf:

5a: Mehrere Vorhaben, die in Bezug auf ~~ihre Grösse, die eingesetzte Technologie und den zu erwartenden Umfang der~~ programmspezifische Aufnahmekriterien gleichartig sind, können zu einem Programm zusammengefasst werden.

Art. 11a:

Will ein Unternehmen „Übererfüllungen“ geltend machen, werden ihm pauschal und als „Sicherheitsmarge“ unabhängig von der Qualität der Zielvereinbarung 5% Wirkung abgezogen. Als Unternehmen mit freiwilligem Emissionsziel muss es zur Geltendmachung von Übererfüllungen zunächst ein Gesuch einreichen, dann unwirtschaftliche Massnahmen umsetzen, die Wirkungen verifizieren lassen, 5% abziehen, und nach drei Jahren bekommt es für das erste Jahr die ersten Bescheinigungen ausgestellt (Kapitel 10 der Vollzugsmittelteilungen Kompensationsprojekte). Ein solcher Hürdenlauf führt heute dazu, dass kaum noch Unternehmen motiviert sind, Übererfüllungen anzustreben. Hier muss die Verordnung geändert werden um die prohibitiven Hemmnisse der Umsetzung zu verkleinern.

Bescheinigungen für Unternehmen mit Zielvereinbarung und Emissionsziel sind jährlich zu vergüten und sollen keine staatlichen Sicherheiten enthalten. Abgerechnet wird am Schluss der Periode. Es liegt in der Verantwortung der Unternehmen, die Ziele trotz Verkauf von Bescheinigungen zu erreichen. Darüber hinaus ist der Abzug einer willkürlichen Sicherheitsmarge angesichts der detaillierten Audits und Detailvorschriften der Umsetzung (Vollzugsmittelteilungen) nicht gerechtfertigt. Der pauschale 5% Abzug ist zu eliminieren.

Daraus ergibt sich der folgende Korrekturbedarf:

- 11a.1. Bst. c (Streichung / Ergänzung): die CO₂-Emissionen des Unternehmens ~~während der vergangenen drei Jahre~~ den vereinbarten Reduktionspfad ~~in jedem Jahr um mehr als 5 Prozent~~ unterschritten haben. Es wird jährlich abgerechnet. Sollte das Unternehmen am Ende der Periode die Zielsetzung nicht erreichen, muss es die fehlenden Bescheinigungen zurückgeben.
- 11a. Abs. 2 (Streichung): Die Bescheinigungen werden im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad ~~abzüglich 5 Prozent~~ und den CO₂-Emissionen....
- 12.1bis 8 (Streichung): Die Bescheinigungen werden im Umfang der Differenz zwischen dem Reduktionspfad ~~abzüglich 5 Prozent~~ und den Treibhausgasemissionen...

Art. 48 Abs. 3 und 4, Art. 49 und Art. 49a

Auf die vorgeschlagenen Änderungen ist zu verzichten. Während im geltenden Verordnungsrecht eine systematisch nachvollziehbare Ordnung aufgestellt wird für die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten (Art. 46), die Versteigerung von Emissionsrechten (Art. 47), den maximalen Umfang der Abgabe von Emissionsminderungszertifikaten (Art. 48) sowie die Voraussetzungen von Änderungen (Art. 49), beinhalten die vorgeschlagenen Änderungen eine unsystematische Ordnung von unterschiedlichen Tatbeständen und Rechtsfolgen, welche teilweise sprachlich unklar bleiben. So lässt beispielsweise der Wortlaut von Art. 48 Abs. 4 Raum für unterschiedliche Berechnungsarten und weicht sprachlich von der grundsätzlichen Regelung der Zuteilung der Emissionsminderungszertifikate gemäss Art. 48 Abs. 1 Bst. a. ab.

Art. 66

Unternehmen können nach Art. 31 CO₂-Gesetz eine Rückerstattung der CO₂-Abgabe beantragen. Der Bundesrat definiert nach Abs. 2 die berechtigten Wirtschaftszweige. Dies soll durch die Definition von „Tätigkeiten“ nach Anhang 7 der Verordnung operationalisiert werden. Eine solche Abgrenzung ist zum Scheitern verurteilt, da der Begriff „Tätigkeit“ einerseits zu eng gefasst ist, andererseits unpräzise ist und zu willkürlichen Abgrenzungen führt. Es gehört zur Natur eines Unternehmens, mehrere „Tätigkeiten“ auszuführen. Zudem werden auch Unternehmen vom Mechanismus der Zielvereinbarung ausgeschlossen, die durchaus bereit wären, gegen eine Rückerstattung ihre CO₂-Emissionen zu reduzieren. Man vergibt sich mit dieser unnötigen Einschränkung ein erhebliches Reduktionspotential.

Generell wird der Kreis der befreiungsberechtigten Unternehmen durch die Definition von Tätigkeiten und Subtätigkeiten sowie einer zusätzlichen Verschärfung der Anforderungen (60% Treibhausgasemissionen der Haupttätigkeit) zu eng gezogen und verstösst somit gegen Art. 31 Abs. 2 sowie gegen das Ziel des CO₂-Gesetzes nach Art. 3. Denn Unternehmen mit Zielvereinbarung und Befreiung tragen nachweislich signifikant mehr zur Verminderung des CO₂-Ausstosses bei als solche, die lediglich einer Lenkungsabgabe unterworfen sind. Die Festlegung der Tätigkeiten nach Anhang 7 ist willkürlich und kann niemals alle Unternehmen abdecken, die aufgrund der CO₂-Abgabe belastet und in der Wettbewerbsfähigkeit gefährdet sind (Art. 31 CO₂-G). Deshalb soll der Anhang 7 entweder gestrichen werden.

Die Definition von einzelnen Tätigkeiten ist in der Praxis wenig tauglich; sie ist willkürlich und schafft Rechtsungleichheiten. Bis 2012 konnten Unternehmen entscheiden, ob sie sich befreien lassen wollen. Nun entscheidet das BAFU in aufwändigen Einzelabklärungen, da nicht einmal die Tätigkeiten abgegrenzt definiert sind. Beispielsweise konnten sich bisher (wärme- und damit CO₂-intensive) „Wäschereien“ befreien lassen. Nun wird zu „Reinigung von Textilien“ präzisiert (Anhang 7, Ziff. 6). Was ist aber mit z.B. mit der Wäscherei von Transportbehältern, Automobilen etc.? Deshalb muss neben dem Versuch, die Tätigkeiten zu beschreiben, auch eine generelle Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Unternehmen, die die Kriterien gemäss Art. 31 Abs. 2 erfüllen, befreien lassen können.

Die konkrete Auslegung des BAFU in den Vollzugsmitteilungen verschärft die Situation zusätzlich. So wird selbst von Unternehmen, die aufgelistete Tätigkeiten ausführen, zusätzlich der Nachweis von „Haupttätigkeiten“ verlangt. Nach Art. 66, Abs. 1, Bst. b muss nachgewiesen werden, dass mindestens 60 Prozent der Treibhausgasemissionen durch die Tätigkeit nach Anhang 7 verursacht werden. Dies führt zu schwierigen und nicht zielführenden Abgrenzungen, hohem administrativen Aufwand und zu Wettbewerbsverzerrungen. Das 60-Prozent Kriterium stand bisher in der Vollzugsmitteilung und soll nun in die Verordnung geschrieben werden (das Gesetz bietet dazu keine Grundlage): Dass das Kriterium nicht sinnvoll ist, zeigt folgendes Beispiel: Werden in einem Unternehmen zwei befreibare Tätigkeiten à je 50% durchgeführt, könnte sich das Unternehmen nicht befreien lassen.

Eine weitere, neu eingeführte Einschränkung geht zu Lasten von KMU, die sich befreien lassen möchten. So sollen sich neu nur noch KMU befreien können, die je mindestens 100 Tonnen CO₂ ausstossen. Bislang war es möglich, dass sich kleinere Emittenten zu einer Gruppe zusammenschliessen und unter klarer Verantwortlichkeit eine gemeinsame Zielvereinbarung einreichen konnten. Diese Verschärfung ist unnötig und rückgängig zu machen.

Daraus ergibt sich der folgende Korrekturbedarf:

Art. 66.1.a: eine Tätigkeit an Anhang 7 ausübt oder im internationalen Wettbewerb steht und die CO₂-Abgaben die Rückverteilung (via AHV-Lohnsumme) übersteigen.

Art. 66.1. Bst. b: streichen

Anhang 7: streichen

Art. 66.3: Änderung streichen und bestehenden Text behalten. : Mehrere Unternehmen, die sich gemeinsam verpflichten...

Anhang 3:

Bst. f ist zu streichen und auf den neu vorgeschlagenen Bst. b^{bis} ist zu verzichten

Wir bitten Sie, auch die anbei gelegte Stellungnahme des Verbands Freier Autohandel Schweiz zu beachten.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Henrique Schneider
Ressortleiter



Eingabe zum Anhörungsverfahren der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Der VFAS dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme:

- Der VFAS und seine Mitglieder stellen sich vorbehaltlos dem Wettbewerb und unterstützen die umweltschutzpolitischen Leitentscheide von Volk, Parlament und Bundesrat. Die VFAS-KMU sind einem sehr harten grenzüberschreitenden Wettbewerb ausgesetzt. Der VFAS und seine Mitglieder haben vor allem in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten eine Vorreiterrolle, um Schweizerinnen und Schweizern faire, wettbewerbskonforme Preise zu offerieren.
- Dank Direkt-, Parallelimporten und des freien Handels von Neu- und neueren Gebrauchtwagen bleiben zurzeit mehr als CHF 1.5 Mrd. pro Jahr an Kaufkraft in der Schweiz.
- Damit den Konsumenten dieser Wohlfahrtsgewinn nach wie vor erhalten bleibt, bitten wir Sie, unsere Anträge zu berücksichtigen.

1. Änderungen gemäss Anhörung

(Art. 25 Abs. 1^{bis}; Art. 25 Abs. 2; Art. 33 Abs. 1-3; Art. 34 Abs. 1-2)

Der VFAS hat diesbezüglich keine Anmerkungen.

2. Notwendige Änderungen

a. Art. 17 Abs. 1

Art. 17 Abs. 1 sei wie folgt zu ändern:

"Erstmals in Verkehr gesetzt sind Personenwagen, die in der Schweiz erstmals zum Verkehr zugelassen werden und zuvor nicht im Ausland zugelassen waren."

b. Art. 25 Abs. 4

Art. 25 Abs. 4 sei wie folgt zu ergänzen:

„Personenwagen mit Emissionswerten unter 50g CO₂/km werden für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Art. 12 Abs. 4 CO₂-Gesetz mit dem Faktor 3.5 gewichtet.“

c. Art. 28 Abs. 2^{bis}

Art. 28 sei mit Abs. 2^{bis} wie folgt zu ergänzen:

"Bei Fahrzeugen, die in Europa über keine Gesamtgenehmigung verfügen, genehmigt das Bundesamt für Energie eigene Spezialziele für Kleinserien- oder Nischenprodukte, die nach Richtlinien der EG berechnet wurden."

d. Art. 30 Abs. 1^{bis}

Art. 30 sei mit Abs. 1^{bis} wie folgt zu ergänzen:

"Bei in der Schweiz nicht typengenehmigten Fahrzeugen beschränken sich die dem ASTRA einzureichenden Dokumente bei Grossimporteuren auf das Formular 13.20A."

e. Art. 31 Abs. 3

Art. 30 sei mit Abs. 3 wie folgt zu ergänzen:

„Unterschreitet der Importeur seine individuelle Zielvorgabe im Referenzjahr, wird ihm die entsprechende Differenz in der folgenden Abrechnungsperiode gutgeschrieben.“

3. Begründung

a. Art. 17 Abs. 1

(i) Wesentliche Ungleichbehandlung

- Die Behörden haben gemäss Art. 17 Abs. 4 das Recht, die 6 monatige Frist bei wesentlichen Ungleichbehandlungen zu verkürzen. Innerhalb des letzten Jahres haben wir das Bundesamt für Energie mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass der Direkt- und Parallelimport, verglichen mit Zeiträumen vor der CO₂-Besteuerung, drastisch abgenommen hat.
- Dies bestätigen die aktuellen Zahlen: Vergleicht man die 18 Monate nach mit den 18 Monaten vor Einführung des CO₂-Gesetzes, hat sich die Anzahl der durch die Generalimporteure in die Schweiz eingeführten Personenwagen um lediglich 6.58% reduziert. Im selben Zeitraum nahmen die Direkt- und Parallelimporte um drastische 23.7% ab.
- Da die übrigen massgebenden Rahmenbedingungen weitgehend identisch geblieben sind, sehen wir es als erwiesen an, dass sich die CO₂-Gesetzgebung für diesen Rückgang zu verantworten hat und fordern das BFE deshalb dazu auf, diese 6-Monats-Frist aus der Verordnung zu eliminieren.

(ii) Frist führt zu Doppelbesteuerungen

- Sämtliche Fahrzeuge in der EU unterliegen der Europäischen CO₂-Steuer. Wird ein Personenwagen neu zugelassen, hat der Hersteller bei Überschreiben seiner Zielvorgabe eine Steuer abzuführen.
- Wird ein unter 6 Monate altes Fahrzeug in die Schweiz eingeführt, muss der Importeur die Schweizer CO₂-Besteuerung vornehmen, obwohl dasselbe Steuerobjekt bereits in der EU taxiert wurde. Daraus resultiert eine klassische Doppelbesteuerung: Dasselbe Steuerobjekt wird zum selben Steuerzweck ein zweites Mal belastet.
- Damit wird auch der Markt für junge Gebrauchtwagen abgeschottet: Bis zu 6-monatige Gebrauchtwagen, die von Direkt- oder Parallelimporteuren importiert werden, werden (zusätzlich zur EU-Besteuerung durch den Hersteller bei Erstzulassung) durch die erneute Erfassung des Fahrzeugs durch den Geltungsbereich dieser Verordnung bestraft.

(iii) Frist widerspricht EU-Recht

- Gemäss E. 1 zur Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ist Ziel der EU-Verordnung die Festsetzung von Emissionsnormen für Neuwagen. In den weiteren Erwägungen zu dieser Verordnung wird auf „Neuwagen“ (E. 7, 17, 19, 25), „Neuwagenflotte des Herstellers“ (E. 5, 9, 10, 19) oder „neue Personenwagen“ (E. 16) Bezug genommen. Gemäss Art. 2 der EU-Verordnung werden vom Geltungsbereich umfasst „Kraftfahrzeuge..., die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht ausserhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenwagen“)“. Diese Bestimmung der Schweizer Verordnung widerspricht diametral dem EU-Recht und ist entsprechend zu korrigieren.

b. Art. 25 Abs. 4

- Art. 12 Abs. 4 CO₂-Gesetz besagt: „Der Bundesrat kann festlegen, inwieweit Personenwagen mit sehr tiefen CO₂-Emissionen bei der Berechnung nach Absatz 1 Buchstabe b besonders berücksichtigt werden.“
- Um den Anreiz zum Import von Fahrzeugen mit besonders tiefen CO₂-Emissionen hoch zu halten, beantragen wir mit einer Ergänzung des Art. 25 CO₂-Verordnung die unbefristete Verlängerung der Mehrfachgewichtung von Fahrzeugen mit Emissionswerten unter 50g CO₂/km mit dem Faktor 3.5.

- In den bisherigen Abrechnungsperioden haben wir die Erkenntnis gewonnen, dass mit dieser nach aktueller Rechtsgrundlage bis 2016 auslaufender Mehrfachgewichtung ein realer Anreiz für den Import von besonders CO₂-armen Fahrzeugen geschaffen werden kann.
- Die Beibehaltung dieses Anreizes würde zu vermehrten Importen solcher Fahrzeuge und damit zu einer rascheren Absenkung der CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen führen. Ausserdem würde die Bevölkerung durch eine breitere Auswahl an emissionsarmen Fahrzeugen besser für das entsprechende Sortiment umweltfreundlicher Modelle sensibilisiert.

c. Art. 28 Abs. 2^{bis}

Eine fairen Gestaltung der Nischen- und Kleinserienherstellerziele für Fahrzeuge ohne Europäische Genehmigung (v.a. „Amerikaner“) wurde nach wie vor nicht umgesetzt. Im Rahmen dieser Anhörung möchten wir das BAFU zur Bereinigung dieser Ungleichbehandlung auffordern:

(i) Problematik

- Fahrzeuge ohne Europäische Genehmigung werden in der aktuellen Form der 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 der EU-Behörde 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-Behörde 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.

(ii) Resultierende Benachteiligung

- Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein vergleichsweise umweltfreundlicher Ford Mustang V6 über 11'000.- CO₂-Sanktion bezahlen muss, während dem ein Aston Martin V8 Vantage (wohlgemerkt hat dieser höhere Emissionswerte) „ungestraft“ davonkommt.
- Ein Festhalten am bisherigen Regime seitens der Behörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich.

(iii) Zusage wurde noch nicht umgesetzt

- Dem VFAS wurden durch das vormalig zuständige BFE Nischenziele für Fahrzeuge ohne EG-Gesamtgenehmigung zugesichert.
- Mit der aktuellen Vernehmlassung besteht nun die Möglichkeit, die Zusagen umzusetzen.

d. Art. 30 Abs. 1bis

Die Bundesämter prüfen zur Zeit sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente bei Grossimporteuren, die ihre Fahrzeuge direkt eingeführt haben und über keine Typengenehmigung oder über keinen Parallelimporttypenschein verfügen, was neben einem administrativ grossen Aufwand auch zu grossen Verzögerungen führt. Aus folgenden Gründen beantragen wir, dass die Prüfung dieser Dokumente auf das Form. 13.20A zu beschränken sei:

(i) Kompetenz zur Prüfung der Zulassungsfähigkeit liegt bei den Kantonen

- 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 Doppelspurigkeiten.

- Da das ASTRA gemäss den aus mehreren Gesprächen hervorgegangenen Informationen nicht auf das Einreichen der Dokumente verzichten möchte, beantragen wir mindestens eine Beschränkung in der Anzahl der dazu notwendigen Formulare.

(ii) Verzögerungen im Zulassungsprozess

- Bei Eintreffen der Fahrzeuge beim Direktimporteur sind jeweils nur die o.g. Formulare beigelegt. Sämtliche zulassungsrelevanten Dokumente (COC, Lärm- oder Abgasbestätigungen etc.) 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.

(iii) Verbesserte Praktikabilität

- Die bürokratischen Hürden sind für KMU kaum zu bewältigen. Sofern die Bundesstellen auf die Einreichung der Dokumente bestehen, dann wäre es zweckmässig, sich auf das „zu bestätigende“ Dokument Form 13.20A zu beschränken, das aufgrund der Stempelbestätigung vorliegen muss.
- Die Umsetzung dieses Antrags würde zumindest eine verbesserte Praktikabilität der bisherigen unausgewogenen Lösung herbeiführen.

e. Art. 31 Abs. 3

- Die gegenwärtigen Regelungen schaffen einen Anreiz zur Erreichung der jeweiligen Zielvorgabe, nicht zu deren Unterschreitung. Unterschreitet ein Importeur seine Zielvorgabe, profitiert er bis anhin weder von einer Rückvergütung noch von einem Übertrag seines Guthabens auf die Folgeperiode.
- Das führt dazu, dass ein Importeur, der einige Monate vor Abschluss der Abrechnungsperiode über ein CO2-Guthaben verfügt, dieses bis zum Ende des Referenzjahres durch den Import von emissionsreichen Fahrzeugen so weit wie möglich aufzubrauchen versucht. In diesem Bereich setzt die bisherige Formulierung falsche Ziele und schafft schädliche Negativanreize.
- Mit dem beantragten Übertrag von CO2-Guthaben auf folgende Abrechnungsperioden wären Importeure nicht mehr zum Aufbrauch ihrer Guthaben genötigt, sondern könnten dazu angeregt werden, ihre jeweiligen Zielvorgaben mit Blick auf kommende Abrechnungsperioden so weit wie möglich zu unterschreiten. Die bisherige Häufung von umweltbelastenden Importen gegen Ende jedes Kalenderjahres könnte damit erheblich eingedämmt werden.

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz

Joel Thiébaud, Generalsekretär

Roger Kunz, Präsident