



Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitische Instrumente
Frau Daniela Hänni
Postfach
3003 Bern

Bern, 30. September 2011

**Anhörung:
Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen**

Sehr geehrte Frau Hänni,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Verordnungsentwurf über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen äussern zu können.

Allgemeine Anmerkungen

Der Schweizerische Städteverband hat sich bereits im Rahmen der Anhörung zur Änderung des CO₂-Gesetzes und zur Anpassung der Energieetikette für Personenwagen zur Thematik der CO₂-Zielwerte geäussert. Die dabei von Seiten der Städte geäusserten grundsätzlichen Bedenken fanden leider keine Berücksichtigung. Die der Verordnung zu Grunde liegenden Vorgaben des CO₂-Gesetzes sind im Vergleich mit den Zielsetzungen der Europäischen Union zu wenig zukunftsorientiert. Auf die Festsetzung eines ab 2020 geltenden weitergehenden CO₂-Zielwertes wurde verzichtet, was nicht nur die rasche Implementierung von Innovationen auf dem Schweizer Fahrzeugmarkt verhindern dürfte, sondern auch den bereits heute begrenzten Spielraum der Städte für Umweltverbesserungen im Verkehrsbereich weiter einschränkt.

Ebenso problematisch ist die Relativierung des CO₂-Zielwertes durch den Einbezug des Fahrzeuggewichts. Aus Sicht der Städte werden damit weiterhin falsche, den Import und Kauf überdimensionierter und übermotorisierter Fahrzeuge fördernde Signale gesetzt und die Erreichung der von vielen Städten im Rahmen ihrer nachhaltigen Klimaschutzpolitik angestrebten Ziele erschwert.

Auch ist der Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorgaben auf Personenwagen beschränkt. Lieferwagen und andere Fahrzeuge zur Beförderung von Waren sind nicht betroffen. Aus Sicht der Städte ist dieser Mangel möglichst rasch zu beheben. Einerseits liegen auf Ebene der Europäischen Union bereits entsprechende Zielvorgaben vor, andererseits hat die Zahl der Lieferwagen auf Grund der Schwerverkehrsabgabe auch im innerstädtischen Warenlieferverkehr in den letzten Jahren deutlich zugenommen.



Ungenügend berücksichtigt ist ferner die Elektromobilität, d.h. Fragen wie der verwendete Strom berücksichtigt wird und ob und wie die damit verbundenen CO₂-Emissionen kompensiert werden können.

Unterstützung im Grundsatz

Während die Städte und Gemeinden im Rahmen des Vollzugs energetischer Vorschriften und der Förderung freiwilliger Leistungen die Umsetzung CO₂-reduzierender Massnahmen vorantreiben können, sind ihre Handlungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich stark eingeschränkt.

Der Städteverband begrüsst es deshalb, dass der Bundesgesetzgeber mit der am 18. März dieses Jahres verabschiedeten Teilrevision des CO₂-Gesetzes nun verbindliche Regeln zur Senkung des CO₂-Austosses von Personenwagen festgelegt hat.

Trotz der oben erwähnten allgemeinen und den nachstehend ausgeführten Detail-Bemerkungen unterstützt der Städteverband den vorliegenden Entwurf für eine Ausführungsverordnung.

Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Zu Art. 3: Berücksichtigung importierter Fahrzeuge

Im Ausland zugelassene bzw. in Verkehr gesetzte Fahrzeuge, die in die Schweiz importiert werden, sind von den Zielvorgaben ausgenommen. Mit Blick auf die Umgehungsmöglichkeiten (kurze Scheinzulassung im Ausland) **ist in Art. 3 Abs 1 lit. b die Variante zu bevorzugen, die die vorgesehene Frist bei einem 1 Jahr festsetzt.**

Zu Art. 9 Massgebende CO₂-Emissionen

Für die abgasseitige Homologation der Personenfahrzeuge wird der wenig realistische Messzyklus nach NEFZ vorgeschrieben. Erhebungen mit Fahrzeugen im realen Einsatz zeigen, dass der NEFZ das Fahrzeugverhalten ungenügend abbildet. Das hat zur Folge, dass die realen Fahrzeugemissionen deutlich höher sind, als es die Homologationswerte vermuten lassen. Das gilt generell für den Treibstoffverbrauch (CO₂-Emissionen) sowie auch für die weiteren Luftschadstoffe. Um Verbrauch und Schadstoffausstoss realistischer zu bestimmen, wurde im Rahmen des EU-Projekts ARTEMIS (Assessment and Reliability of Transport Emission Models and Inventory Systems) der Fahrzyklus CADC (Common Artemis Driving Cycle) ermittelt. Dieser enthält einen Stadtanteil mit realistischen Beschleunigungen, einen Landstrassenanteil und einen Autobahnanteil. Um reale Verbrauchsangaben zu erhalten, sollte der neue CADC rasch verbindlich erklärt werden.

Antrag: Es ist zu gewährleisten, dass die bei der Typengenehmigung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen.

Zu Art. 10 Mit Erdgas betriebene Fahrzeuge

Der Abzug des biogenen Anteils der CO₂-Emissionen bei Erdgas-Fahrzeugen ist im Verordnungsentwurf grundsätzlich in ausreichender Form geregelt und korrekt. Die im Rahmen der Energieetikette vorgesehene Kennzeichnung der biogenen Treibstoffanteile folgt einer anderen Philosophie, was mit Blick auf eine konsistente Konsumenteninformation unverständlich, wenn nicht gar als inkonsequent zu betrachten ist.



Zu Art. 26 Verteilung an die Bevölkerung

Die Rückverteilung der Einnahmen aus der Abgabe an die Bevölkerung über die Krankenkassen wird nicht nicht per se abgelehnt, denn diese Art der Rückverteilung hat sich bei der Lenkungsabgabe auf VOC bewährt, obwohl in ihrer Lenkungswirkung nicht sehr wirkungsvoll und kaum wahrgenommen.

Antrag: Es ist deshalb zu prüfen, ob eine Zweckbindung der Erträge an Massnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstosses nicht sinnvoller wäre, z.B. für die energetische Sanierung von Gebäuden im Rahmen des Gebäudeprogrammes oder für Investitionen in erneuerbare Energien.

Zu Art. 28: Berücksichtigung besonders tiefer CO₂-Emissionen

Artikel 28 legt fest, in welchem Umfang Fahrzeuge mit besonders tiefen CO₂-Emissionen (insbesondere Elektrofahrzeuge) bei der Berechnung der massgebenden CO₂-Emissionen der Grossimporteure privilegiert werden. Eine solche zeitlich beschränkte indirekte Förderung u.a. von Elektrofahrzeugen ist in den nächsten Jahren durchaus sinnvoll. Mittelfristig gilt es aber zu verhindern, dass eine solche Privilegierung dazu führt, dass in marktverzerrender Weise Elektrofahrzeuge zur «Kompensation» des Imports CO₂-intensiver Fahrzeuge «missbraucht» werden. Die Europäische Union sieht nicht zuletzt deshalb ab 2016 einen Verrechnungsfaktor 1:1 vor, während im vorliegenden Verordnungsentwurf keine über das Jahr 2015 hinausgehende Vorgabe festgelegt ist.

Zur Verhinderung der erwähnten «Kompensationsgefahr» und auch zur Synchronisierung mit EU-Recht erachten wir es als angezeigt, auch in der Schweiz ab 2016 auf eine Privilegierung zu verzichten und Art. 28 zu ergänzen.

Antrag zur Ergänzung von Art 28: lit. d. 2016: 1fach

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Dr. Marcel Guignard
Stadtammann Aarau

Direktorin

Renate Amstutz

Kopien Herr Dr. Marcel Guignard, Stadtammann Aarau
Kommunale Infrastruktur, Bern
Schweizerischer Gemeindeverband, Urtenen-Schönbühl