AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO_2-Gesetz für die Zeit nach 2024
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
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.

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 haben Sie die Vernehmlassung zu den titelerwähnten Vorlagen eröffnet. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der AGVS ist um ökologisch und ökonomisch effizienten Lösungen zur Reduktion von CO_2-Emissionen bemüht. Der AGVS fordert aber, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Zielerreichung den tatsächlichen Marktgegebenheiten (mit der schwindenden Nachfrage zur Elektromobilität) in der Automobilbranche in realistischer Weise Rechnung tragen und dabei auf strengere Umsetzungsregeln im Vergleich zur Europäischen Union verzichtet wird. Aus heutiger Sicht lehnen wir den Verordnungsentwurf in seiner jetzigen Form ab.

Generell beantragen wir, dass das Inkrafttreten des CO_2-Gesetzes sowie der dazugehörigen CO_2-Verordnung aufgeschoben wird, da im erläuternden Bericht eine rückwirkende Gültigkeit vorgesehen wird. Damit können wir uns als betroffene Wirtschaftsbranche keineswegs einverstanden erklären, da diese Bestimmung realitätsfremd ist und die Unternehmen die zukünftigen Folgen der Geschäftstätigkeit abschätzen müssen. Ebenfalls kann rückwirkend die Angebotslenkung nicht realisiert werden und die bereits getätigten Vorausinvestitionen für Fahrzeugbestellungen (kundenverkaufte Fahrzeuge und Lagerfahrzeuge) werden viele Monate im Voraus ausgelöst. Anstelle der Inkraftsetzung per 1. Januar 2025 soll fix der 1. Januar 2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung im Jahr 2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO_2-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO_2-Verordnung).

Nachfolgend führen wir nebst der Forderung des Inkrafttretens erst per 2026 unsere Position zu den Bestimmungen des Vernehmlassungsentwurfes zur CO_2-Verordnung aus, welche aus unserer Sicht dringendst anzupassen sind.

Art. 3 lit. b
Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75% per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO_2-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch.

AGVS/UPSA
Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Telefon 031 307 15 15, Fax 031 307 15 16
info@agvs-upsa.ch, www.agvs-upsa.ch

Heute betragen die Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 1990 rund 92% (Treibhausgasinventar des Bundes). Relevant ist jedoch der Absenkpfad seit dem Höchststand der Emissionen im Jahr 2008 (112%): Er verlief mehr oder weniger linear und belief sich im Schnitt auf rund 0.2 Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr. Um das vorgegebene Ziel 2030 zu erreichen, müssten in den verbleibenden 5 Jahren im Jahresdurchschnitt jedoch 0.5 Millionen Tonnen CO_2 reduziert werden. Es gibt keine Anzeichen im Markt, dass in diesem kurzen Zeitraum ein solcher Umbruch stattfinden könnte: Die Treibstoffabsätze sinken jährlich um lediglich etwa 1.2%, die Beimischquote biogener Treibstoffe stösst an die Grenze der aktuell geltenden Normen, die Fahrleistungen nehmen zu. Bei einer Reduktionsrate der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor im bisherigen Rahmen werden sie 2030 rund 85% des Jahres 1990 betragen.

Antrag: Anpassung des Sektorziels Verkehr auf 85 % anstelle von 75 %.

Art. 17a Abs. 2, 17b Abs. 2, 17c Abs. 2 und 17c^{bis} Abs. 2
Aus Sicht des AGVS ist undeutlich, welche Fahrzeuge in diese Kategorien fallen. Wichtig ist, dass sämtliche Fahrzeuge für die Krisenbewältigung und Spezialfahrzeuge verschiedener Organisationen (z.B. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz) miteingeschlossen werden.

Antrag: Die Formulierung ist zu präzisieren und ggf. eine klare Auflistung bzw. ein klarerer Verweis vorzusehen.

Art. 17g
Die Priorisierung in der Logik der Definition des Importeurs muss nach unserem Dafürhalten in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird und falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollen, der Fahrzeughalter.

Antrag: Anpassung des chronologischen Verlaufs mit einer Erstidentifikation bei der Zollanmeldung und anschliessender Abstufung.

Art. 25a Abs. 2
Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht. Mit dieser technologieoffenen Formulierung werden neue Technologien begünstigt, die den gleichen Klimaeffekt haben. Sie ist dabei angelehnt an die Begrifflichkeit nach Art. 9a VTS (SR 741.41).

Antrag: Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO_2-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies die Formulierung von:

a. für Fahrzeuge, die im Betrieb CO_2 ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a Ziffer 3.3;
b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO_2 ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Art. 26a
Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100%igen Biogas-Betrieb sicher zu stellen. Die Logik von synthetischen Treibstoffen muss auch für Biogas angewendet werden. Biogas verursacht zwar einen höheren Anteil an Emissionen, aber die Zuführung dieses Kraftstoffes unterliegt einer ähnlichen Betrachtungsweise wie synthetische Treibstoffe. D.h. auf eine anzunehmende Menge ist ein Korrekturfaktor für geringe Emissionen in Betracht zu ziehen (vgl. auch CO_2-Emissionsfaktoren

oder https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/fachinformationen/biogene-treibstoffe.html bzw. der Ökobilanz dieser Treibstoffe).

Antrag: Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder der pauschalisierte Reduktionswert herangezogen wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen). Somit entfällt der Querverweis zur EnEV und Art. 12a EnEV wird obsolet und wäre aufzuheben.

Art. 26b

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können. Der Umfang dieser Regulierung müsste thematisch um die erneuerbaren gasförmigen und biogenen Treibstoffe und somit auch um Wasserstoff ergänzt werden, weil diese Energieformen eine emissionsreduzierende Wirkung erzielen. Ein Ausschluss von gewissen Kraftstofftypen würde eine zukünftige Entwicklung von Kraftstoffarten ausschliessen und gleichzeitig auch eine schnelle Skalierung auf die Bestandesflotte verhindern (falls genügend Energie bereitgestellt werden kann). Im Rahmen von Faktorenbeurteilungen können strombasierte Energiequellen mit biogenen Treibstoffen unterschiedlich berücksichtigt werden – aber die Gesamtbemühungen für die Dekarbonisierung des Verkehrs soll in der Gesamtheit berücksichtigt werden. Es zeichnet sich ab, dass in den kommenden Jahren die Kompensationsverpflichtungen der Treibstoffimporteure gemäss Art. 28b CO_2-Gesetz erfüllt werden können, ohne alle verfügbaren Mengen an biogenen Treibstoffen dafür einzusetzen. In der Folge blieben nicht nur Mengen für andere Instrumente oder Anwendungen übrig, sondern müssten auch – um nicht in andere Länder abzufliessen – neue Finanzierungsmöglichkeiten erhalten. Eine solche wäre die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffmengen an die Flottenemissionen der Neuwagenimporteure. Eine Formulierung nach einem Antragswesen stellt keinerlei Garantie dar, dass daraus auch ein Anspruch besteht. Die Verordnung hat daher klar aufzuzeigen, dass sich Bemühungen in diesem Bereich auszahlen, wenn für diese Versorgung grosser Aufwand betrieben werden muss.

Antrag: Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien:

- erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL])) und;
- erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden [HVO])

eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen. Die Formulierung ist nicht auf «kann der Importeur beantragen» auszurichten, sondern auf «kann der Importeur anrechnen lassen».

Art. 26c

In der EU erhalten Hersteller, die einen bestimmten Anteil (ab 2025 zunächst 15 und ab 2030 dann 35 Prozent) an Fahrzeugen mit niedrigen CO_2-Emissionen verkauft haben, als Anreiz zur weiteren Förderung von besonders CO_2-günstigen Fahrzeugen eine leicht weniger strengere Zielvorgabe. In der Vernehmlassungsvorlage orientiert man sich allerdings nicht an die EU und sieht einen «Swiss Finish» mit verschärfender Regulierung vor. Nach der Vernehmlassungsvorlage sollen Erleichterungen für die individuelle Zielvorgaben nur in den Übergangsjahren 2025 und 2030 gelten (in der EU jedes Jahr), zudem nur für leichte Nutzfahrzeuge (in der EU auch für Personenwagen) und nur für reine Elektroautos (in der

EU gilt er für alle Fahrzeuge unter 50 g/km CO_2-Ausstoss). Dieser Schritt ist weder begründet noch in irgendeiner Weise nachvollziehbar, denn die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen sinkt tendenziell immer wie mehr.

Antrag: Der AGVS fordert die Übernahme der ZLEV-Regelungen aus der EU. Dabei sollen die Zielerleichterungen jährlich gewährt werden, Personenwagen sind miteinzubeziehen und auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g/km CO_2-Austoss sollten in die Berechnung einfliessen. Ebenso ist die geforderte Implementierung und Übernahme der EU-Regeln auf weitere fünf Jahre (2030-2034) auszuweiten und die Zielquoten auf folgende Werte anzusetzen:

Referenzjahr	**Personenwagen**	**Lieferwagen und leichte Sattel-schlepper**	**Schwere Fahrzeuge**
2025	25%	6%	6%
2026	25%	6%	6%
2027	25%	6%	6%
2028	25%	6%	6%
2029	25%	6%	6%
2030	35%	10%	10%
2031	35%	10%	10%
2032	35%	10%	10%
2033	35%	10%	10%
2034	35%	10%	10%

Art.27c (neu)
Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Der Ausschluss der Nischen- und Kleinserienhersteller-Regelung in der Schweiz stellt eine Verschärfung gegenüber den EU-Regelungen dar, weshalb wir deren Wiedereinführung analog der EU fordern.

Antrag: Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so wird für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst; dabei wird die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt.

Art. 92d
Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Thematisch ähnlich wurde Motion 21.4318 (NR Niklaus-Samuel Gugger) im National- und Ständerat angenommen und zur Umsetzung an den Bundesrat überwiesen. Wenn bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen Emissionsreduzierungen erwirkt werden können, dann erzielen wir einen Erfolg für die Defossilisierung, ungeachtet dessen, ob es sich um einen biogenen oder strombasierten Kraftstofftyp handelt. Dieser Handel und folglich eine hohe Beimischmöglichkeit muss aufgebaut werden können, damit die Neu- und Bestandesflotte schnellstmöglich nachhaltig versorgt werden kann. Einkauf und Produktion von erneuerbarem Gas muss dort möglich sein, wo optimale Bedingungen herrschen (bzgl. Kosten und Eignung zur Herstellung). Die internationale Bescheinigung führt zu Vergleichbarkeit und Wettbewerb.

Antrag: Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Art. 119, 120 und 124
Antrag: Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO_2-Massnahmenvollzug sollte zweckgebunden für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur verwendet werden statt der heutigen Umlage auf die Krankenkassenprämien. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur. Ein schneller Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur hilft, die Problemstellung des Energiezugangs für Mitarbeiter, Mieter, Laternenparkierer und Gewerbetreibende zu lösen. Gerade für letztere ist die E-Mobilität heute schlicht und ergreifend nicht bezahlbar. Durch eine Förderung der Ladeinfrastruktur wird ein Anreiz für Investitionswillige geschaffen und das verteuert den Energiebezug nicht. Damit wird der Nutzerzugang für die E-Mobilität positiv beeinflusst. Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen von privaten Gebäudeeigentümern in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet.

Art. 129b-f
Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und mit dieser Vernehmlassung soll eine weitere Kaufunterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um eine unnötige Swiss-Finish-Lösung.

Antrag: Die Fördersituation ist zu streichen, damit keine einseitige Begünstigung und keine Direktzahlungen stattfinden. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge muss der Markt in gleicher Form erbringen wie beim gewerblichen Güterverkehr.

Für die Berücksichtigung unserer Anträge bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Manfred Wellauer
Vizepräsident

Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung