

Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer  
Leiter Research  
+41 58 580 0832  
christian.zeyer@swisscleantech.ch  
 [@swisscleantechD](https://twitter.com/swisscleantechD)

swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

Bundesamt für Umwelt  
3003 Bern

Elektronisch an [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

Zürich, 4. September 2020

## ***Stellungnahme zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung)***

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband swisscleantech dankt für die Möglichkeit, Stellung zu nehmen zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung).

Wir begrüßen die vom Bundesrat vorgesehene Revision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung). Insbesondere begrüßen wir die Unterbindung der gegenwärtig praktizierten, missbräuchlichen Immatrikulationen von Elektrofahrzeugen und leichten Lieferwagen zum Zweck der unrechtmässigen Schönung des durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Werts der in Verkehr gesetzten Neuwagen.

Leider nützt der Bundesrat mit der vorgeschlagenen Revision den vorhandenen Spielraum zugunsten des Klimaschutzes nicht genügend aus. Weder die gültige CO<sub>2</sub>-Verordnung noch die nun vorgeschlagenen Änderungen können sicherstellen, dass die von der Eidgenossenschaft beschlossenen Ziele des Pariser Klimaabkommens fristgerecht erreicht werden. Dabei handelt es sich beim Bereich Strassenmobilität um einen der Hauptemittenten von Klimagasen (rund 33 Prozent). Zudem sind wir bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen von neu in Verkehr gebrachten Personen- und Lieferwagen seit Jahren überdurchschnittlich weit vom anvisierten Zielpfad entfernt.

Angesichts dieser Ausgangslage nehmen wir wie folgt Stellung und beantragen:

## Art 2

### Antrag:

Die Formulierung ist so zu wählen, dass Gewichtsnachteile aller alternativen Antriebssysteme gegenüber Fahrzeugen, die mit Benzin oder Diesel betrieben werden, ausgeglichen werden. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen betrifft dies beispielsweise auch Wasserstoff- und Erdgas/Biogas-Fahrzeuge.

## Art 17, Abs. 2b

Wir begrüßen die vorgenommene Präzisierung, welche oben erwähnte, missbräuchliche Gesetzesumgehungen künftig verhindern soll.

## Art. 27, Abs. 2

Der vom Bundesrat gewährte «Swiss Finish» beim Phasing-In ist nicht gerechtfertigt und somit zu streichen. Das Parlament hat mehrmals bekräftigt, dass die Neuwagenziele in der Schweiz zur gleichen Zeit wie in der EU erreicht werden sollen. Auch das Schweizer Volk hat diesen Grundsatz mit der Abstimmung zur Energiestrategie 2050 gutgeheissen. Die Schweizer Importeure, bzw. die gemeldeten Emissionsgemeinschaften bezahlen in der Mehrheit keine CO<sub>2</sub>-Sanktionsbeträge. Nur wenige Emissionsgemeinschaften müssen Sanktionsbeiträge entrichten. Dabei liegt der Betrag, bezogen auf das einzelne verkaufte Fahrzeug, bei wenigen Dutzend bis wenigen Hundert Franken. Und somit weit unter den für die Fahrzeuge am Markt gewährten Rabatte.

### Antrag

#### Abs. 2:

Für die Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 wird aus der Neuwagenflotte in den Referenzjahren 2020-2021 folgender Anteil der Fahrzeuge mit den tiefsten CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020 85 Prozent
- b. im Referenzjahr 2021 **100 Prozent**
- c. **streichen**

## Art 27, Abs. 3

Vor allem Elektrofahrzeuge und ein grosser Teil der Fahrzeuge mit Plug-in-Hybridantrieb können von der sogenannten Mehrfachanrechnung (Supercredits) profitieren. Für diese Art von Fahrzeuge wird jedoch bereits ein Grund-CO<sub>2</sub>-Wert angenommen, der nicht dem realen Ausstoss an Klimagasen entspricht. Elektroautos emittieren zwar lokal im Betrieb kein CO<sub>2</sub>, die Emissionen fallen jedoch vorgelagert bei der Stromherstellung (diese wird z.B. bei der EnergieEtikette als Information aufgeführt) und bei der Produktion der Batterien an.

Für die Plug-in-Hybride hat sich herausgestellt, dass die bei der Zulassung theoretisch gemessenen, sehr niedrigen CO<sub>2</sub>-Werte (oft unter 50g/km) und Verbrauchswerte in der Realität nicht erreicht werden. Auch hier ist somit der relevante Ausstoss an Klimagasen um einiges höher als vom Gesetzgeber angenommen. Vor diesem Hintergrund macht es keinen

Sinn, Elektroautos und Fahrzeuge mit (vermeintlich) tiefem CO<sub>2</sub>-Wert (Plug-in-Hybride) in der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz der Neuwagen mehrfach anzurechnen. Diese Anrechnung (Supercredits) führt letztlich dazu, dass ein Importeur/eine Emissionsgemeinschaft pro verkauftes, teil- oder voll elektrifiziertes Modell, CO<sub>2</sub>-intensive Neuwagen «schönrechnen» und dank den tiefen, mehrfachzählenden CO<sub>2</sub>-Werten sanktionsfrei in Verkehr bringen kann. Die Supercredits führen dazu, dass die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Emissionsziele noch weiter und unnötig verzögert wird. Sie sind daher zu streichen.

### **Antrag**

#### **Abs. 3:**

Für die Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte nach Absatz 1 werden Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 50g CO<sub>2</sub>/km bis zu einer Verminderung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte von total höchstens 7.5g CO<sub>2</sub>/km für die Referenzjahre 2020-2021 wie folgt berücksichtigt:

- a. im Referenzjahr 2020: doppelt
- b. im Referenzjahr 2021: **1-fach**
- c. **streichen**

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns bereits im Voraus ganz herzlich.

Mit freundlichen Grüssen,



Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer swisscleantech



Frédéric Steimer  
Energie & Klima