



Anhörung zur Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen

Erläuterungen zum Entwurf

1 Ausgangslage

Mit Beschluss vom 19. Dezember 2008 hat der Bundesrat entschieden, die Motion 07.3004 der UREK-N („Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen“) als indirekten Gegenvorschlag der Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ („Offroader-Initiative“) gegenüber zu stellen. National- und Ständerat haben die entsprechende Teilrevision des CO₂-Gesetzes am 18. März 2011 in der Schlussabstimmung gutgeheissen. Die Volksinitiative wurde von beiden Räten in der Schlussabstimmung vom 17. Juni 2011 zur Ablehnung empfohlen. Mit Erklärung vom 23. Juni 2011 haben die Initianten die Volksinitiative bedingt zurückgezogen. Die Referendumsfrist begann mit der Publikation des revidierten CO₂-Gesetzes im Bundesblatt am 5. Juli 2011 und dauert bis zum 13. Oktober 2011. Das revidierte CO₂-Gesetz und die vorliegende Ausführungs-Verordnung sollen am 1. Mai 2012 in Kraft treten, damit der Vollzug ab 1. Juli 2012 gewährleistet werden kann.

2 Vorgehensweise

Das Bundesamt für Energie (BFE) hat für die Erarbeitung der vorliegenden Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen Experten aus anderen Bundesämtern (Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bundesamt für Umwelt (BAFU), Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV), Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO)) sowie aus wichtigen Anspruchsgruppen (Automobilclub der Schweiz (ACS), Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS), Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter (asa), Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz), Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD), Touring Club Schweiz (TCS), Umweltallianz, Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS)) beigezogen. Diese Experten konnten in einer verwaltungsinternen beziehungsweise in einer externen Arbeitsgruppe einerseits zu den Vorschlägen des BFE Stellung nehmen und andererseits selber Vorschläge einbringen. Wichtige Entscheide wurden in einer Projektoberleitungsgruppe, bestehend aus Vertretern des BFE, ASTRA, BAFU und der KKJPD getroffen. Zwischen März und Juni 2011 fanden drei Sitzungen der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe, zwei Sitzungen der externen Arbeitsgruppe und drei Sitzungen der Projektoberleitungsgruppe statt. Zusätzlich wurden über bilaterale Gespräche mit Expertinnen und Experten innerhalb und ausserhalb der Bundesverwaltung Informationen eingeholt.

3 Inhalt der Verordnung

Die Grundsätze zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen sind in den Art. 11d–11i und Art. 13a des revidierten Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen¹ geregelt. So sind grundsätzliche Bestimmungen zum Geltungsbereich, der Zielwert (130 g CO₂ pro Kilometer im Jahr 2015), ein Ausblick auf weitere Zielwerte für die Zeit nach 2015, Bestimmungen zur individuellen Zielvorgabe, zur Möglichkeit Emissionsgemeinschaften zu bilden, zur Höhe der Sanktionsabgabe bei Zielverfehlung und zur Verwendung allfälliger Sanktionseinnahmen im Gesetz enthalten. In der vorlie-

¹ SR 641.71 Änderung vom ...



genden Verordnung sind detaillierte Bestimmungen zum Vollzug, zu den verwendeten Datengrundlagen, zur Differenzierung der Importeure, zur Berechnung der individuellen Zielvorgaben, zu Fristen, zu Ausnahmeregelungen und zur Berichterstattung enthalten.

3.1 Gegenstand der Verordnung

Der vorliegenden Verordnung unterstehen Personenwagen, welche in der Schweiz erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Personenwagen, die mehr als drei Monate (Variante ein Jahr) vor deren Import in die Schweiz im Ausland zugelassen wurden, sind von diesen Bestimmungen ausgenommen. Für drei Monate spricht die Kompatibilität mit dem europäischen Recht, welches Personenwagen, die mehr als vor drei Monaten ausserhalb der EU 27 zugelassen wurden, nicht der 130 g/km-Regelung unterstellt. Eine Frist von einem Jahr mindert das Missbrauchsrisiko. Ein Fahrzeug drei Monate im Ausland zu halten, ist angesichts der heute gängigen Wartefristen bei Neuwagen möglicherweise kein grosses Hindernis, die 130 g/km-Regelung in der Schweiz zu umgehen. Bei einem Jahr ist diese Hürde ungleich höher. Um diese Frage zu klären, werden beide Varianten in die Anhörung geschickt. Als massgebendes Datum für den Import in die Schweiz gilt das Datum der Zollanmeldung. Von den Bestimmungen in jedem Fall ausgenommen sind Personenwagen für spezielle Zwecke (z. B. Wohnmotorwagen, Ambulanzen).

3.2 Zielvorgabe der Importeure

Das Gesetz sieht für die spezifischen CO₂-Emissionen einen Zielwert von 130 g pro Kilometer vor. Dieser ist 2015 von allen neu in Verkehr gesetzten Personenwagen im Durchschnitt zu erreichen. Adressaten der Bestimmungen sind die schweizerischen Importeure von Personenwagen beziehungsweise die Schweizer Hersteller. Der Zielwert wird für jeden Importeur angepasst. Dabei ist die Abweichung des Durchschnittsgewichts der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen eines Importeurs vom schweizerischen Durchschnittsgewicht des vorletzten Jahres massgebend. Die Formel für die Berechnung des individuellen Zielwerts ist von der EU übernommen und lautet wie folgt:

$$\text{Zulässige spezifische Emission in g CO}_2\text{/km} = 130 + a \cdot (M_{i,t} - M_{t-2})$$

Wobei:

| | |
|--------------|---|
| 130 | Startwert der Zielwertgeraden |
| $a = 0.0457$ | Steigung der Zielwertgeraden (Wert analog zur EU) |
| $M_{i,t}$ | Durchschnittliches Leergewicht der im Referenzjahr neu zugelassenen Personenwagen des Importeurs i in kg. Für Kleinimporteure ist $M_{i,t}$ das Leergewicht des einzelnen Fahrzeugs. |
| M_{t-2} | Durchschnittliches Leergewicht der in der Schweiz zwei Jahre vor dem Referenzjahr neu in Verkehr gesetzten Personenwagen in kg. Dieses wird vom UVEK jährlich berechnet und veröffentlicht. |

Der Faktor a bestimmt, inwieweit ein überdurchschnittliches Leergewicht den Zielwert von 130 g/km erhöht bzw. inwiefern ein unterdurchschnittliches Leergewicht den Zielwert reduziert. Er ist so gewählt, dass eine positive Abweichung vom schweizerischen Durchschnitt nur zu rund 60 % angerechnet wird. Es lohnt sich deshalb nicht, Fahrzeuge schwerer zu machen beziehungsweise nur noch schwere Fahrzeuge zu verkaufen.

Für Importeure, welche pro Jahr 50 oder mehr neu zugelassene Fahrzeuge importieren („Grossimporteure“, siehe Kap. 3.3), wird die Zielvorgabe als Durchschnittswert aller in einem entsprechenden Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge berechnet. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge mit Emissionen über der



Zielvorgabe mit solchen unter der Zielvorgabe kompensiert werden können. Importeure, welche tendenziell schwerere Fahrzeuge importieren und in Verkehr setzen, kommen auf einen etwas höheren Zielwert, Importeure mit unterdurchschnittlich schweren Personenwagen kommen auf einen Zielwert von unter 130 g/km. Damit wird die Last zur Erreichung des Ziels von durchschnittlich 130 g/km auf alle Importeure verteilt.

Für Importeure, welche pro Jahr weniger als 50 neu zugelassene Fahrzeuge importieren („Kleinimporteure“, siehe Kap. 3.3), wird die Zielvorgabe für jedes Fahrzeug einzeln berechnet. Dies gilt ebenso bei Einzelimporten für den Eigengebrauch. Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen können somit nicht mit emissionsarmen Fahrzeugen kompensiert werden. Um diesen Nachteil gegenüber Grossimporteuren wettzumachen, sieht die Verordnung vor, dass sich Importeure zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen können, um damit über die 50 Fahrzeuge-Grenze zu kommen. Auch Grossimporteuren steht die Möglichkeit des Pooling offen.

Importeure, welche sich vor Anfang eines entsprechenden Referenzjahres beim BFE als Emissionsgemeinschaft anmelden, werden wie ein einziger Importeur behandelt, für welchen eine durchschnittliche Zielvorgabe berechnet wird. Um in der Autobranche weiterhin einen funktionierenden Wettbewerb gewährleisten zu können und um harte Kartelle (Preis-, Mengen- und Gebietsabsprachen) zu verhindern, dürfen Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft, die nicht in einem gemeinsamen Konzern verbunden sind, untereinander nur folgende Informationen austauschen: die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen, den Zielwert für die spezifischen CO₂-Emissionen und die Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.

Hersteller und Importeure können in der EU Kleinhersteller- beziehungsweise Nischenherstellerziele beantragen. Als Kleinhersteller gelten Hersteller, welche pro Jahr im EU-Raum nicht mehr als 10'000 Fahrzeuge in Verkehr setzen. Nischenhersteller sind Hersteller mit 10'000 bis maximal 300'000 Fahrzeugen pro Jahr. Die Kleinhersteller verhandeln mit der EU individuell einen Zielwert. Für die Nischenhersteller berechnet sich der Zielwert aus einer 25-prozentigen Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aus dem Jahr 2007. In der EU haben 19 Hersteller ein Klein- bzw. Nischenherstellerziel beantragt (Stand Juli 2011). Die definitiven Zielwerte liegen spätestens Ende 2011 vor. Für Importeure in der Schweiz, welche Marken von Klein- oder Nischenherstellern führen, gelten bei diesen Personenwagen grundsätzlich dieselben Ziele wie in der EU. Die Schweiz führt keine eigenen Verhandlungen mit Herstellern durch. Die Klein- und Nischenherstellerziele dürfen jedoch nicht mit anderen Zielwerten verrechnet werden. Grossimporteure und Emissionsgemeinschaften müssen deshalb dem BFE vor Beginn jedes Referenzjahres angeben, wenn sie gewisse Marken separat nach Klein- oder Nischenherstellerziel abrechnen wollen.

3.3 Abrechnungsvarianten

Für Grossimporteure wird beim BFE für jedes Referenzjahr eine Liste mit allen neu zugelassenen Fahrzeugen geführt. Ende Jahr berechnet das BFE für jeden Grossimporteur beziehungsweise für jede Emissionsgemeinschaft die massgebende Zielvorgabe sowie die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der neu zugelassenen Personenwagen und stellt dem Grossimporteur eine allfällige Sanktion in Rechnung. Diese hat keine strafrechtliche Komponente. Sie ist strukturell vielmehr eine Lenkungsabgabe mit einem Anreizsystem, eine Fahrzeugflotte sobald als möglich so zu verbessern, dass die Zielwerte erreicht werden².

Ist der Grossimporteur mit den Berechnungen nicht einverstanden, kann er vom BFE eine Verfügung verlangen.

² Entsprechend soll für den Einzelimporteur der Anreiz geschaffen werden, Personenwagen mit möglichst tiefen CO₂-Emissionen zu importieren.



Um die Bezahlung der Sanktion gewährleisten zu können, müssen Grossimporteure angemessene Sicherheiten leisten.

Von Kleinimporteuren eingeführte Personenwagen werden einzeln abgerechnet, und zwar vor der Zulassung auf dem kantonalen Strassenverkehrsamt. Dazu muss der jeweilige Importeur beim ASTRA die notwendigen Informationen zum Fahrzeug einreichen. Das ASTRA errechnet den Zielwert und stellt eine allfällige Sanktion in Rechnung. Liegt das Fahrzeug unterhalb des Zielwerts beziehungsweise ist die Sanktion bezahlt, stellt das ASTRA eine Bescheinigung aus. Eine Zulassung auf dem kantonalen Strassenverkehrsamt ist erst nach Vorweisen dieser Bescheinigung möglich.

3.4 Datenbasis

Die massgebenden CO₂-Emissionen von Personenwagen werden grundsätzlich aus dem Fahrzeugtypenregister des ASTRA (TARGA) übernommen. Diese Daten weisen heute eine gewisse Unschärfe auf, da unter demselben Eintrag (TG-Nummer) mehrere Modelle mit identischer Motorisierung und identischem Getriebe zusammengefasst werden können. In TARGA wird in diesem Fall immer der höchste CO₂-Wert aller dieser Modelle eingetragen. Grundsätzlich kann für jedes Modell eine eigene Typengenehmigung beantragt werden. Dies ist mit geringen Kosten verbunden (100 Franken, falls die Daten durch den Importeur mittels Eigenbescheinigung eingereicht werden, 300 Franken, falls die Daten durch das ASTRA verarbeitet werden müssen). Die Verordnung sieht die Möglichkeit vor, sinkende CO₂-Emissionen eines Fahrzeugtyps mit Typengenehmigung im Laufe des Referenzjahres auch ohne das Lösen einer neuen Typengenehmigung zu berücksichtigen, falls der Importeur den entsprechenden Nachweis erbringen kann. Der Nachweis erfolgt mittels Einreichung der dazugehörigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC³) und der Angabe der Fahrzeugidentifikationsnummern (Vehicle Identification Number, VIN), für welche der tiefere CO₂-Emissionswert gilt. Allerdings gelten diese Anpassungen nur für das hier beschriebene Instrument und beispielsweise nicht für die Energieetikette von Personenwagen, welche sich ebenfalls auf TARGA-Daten abstützt.

Für die gemäss Art. 4 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)⁴ von der Typengenehmigung befreiten Personenwagen können die Emissionsdaten aus dem CoC verwendet werden. Liegt weder eine Typengenehmigung noch eine EG-Gesamtgenehmigung vor, kann der Nachweis über den CO₂-Emissionswert analog der für die Zulassung eines Personenwagens anerkannten Dokumente (Art. 30 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)⁵) erbracht werden. Liegt kein solches Dokument vor, werden die massgebenden Emissionen anhand einer Formel berechnet. Die Formeln in Anhang 1 der Verordnung stammen aus der EU-Verordnung 183/2011 und ermitteln die CO₂-Emissionen nach Treibstoff und Getriebeart als Funktion des Leergewichts oder des Leergewichts und der Motorhöchstleistung eines Personenwagens. Bei Personenwagen, für welche keine Emissionsdaten vorhanden sind und die Formel gemäss EU nicht anwendbar ist (z. B. Gasfahrzeuge, Diesel-Hybrid), gilt ein Standardwert von 300 g CO₂/km.

Bei den Emissionswerten sind Reduktionen der spezifischen CO₂-Emissionen für Ökoinnovationen und für mit Erdgas betriebene Personenwagen möglich. Ökoinnovationen sind Verbesserungen am Fahrzeug, die zu weniger CO₂-Emissionen im Betrieb führen, welche sich aber aufgrund der speziellen Testbedingungen auf dem Prüfstand – Nebenaggregate wie Licht oder Klimaanlage sind beispielsweise ausgeschaltet – nicht in den ausgewiesenen CO₂-Werten widerspiegeln. Beispiele für

³ Certificate of Conformity, Art. 18 der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 (2007/46/EC) zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263/1 vom 9.10.2007).

⁴ SR 741.511.

⁵ SR 741.41.



Ökoinnovationen sind Autodächer mit Solarzellen, Abgaswärme-Rückgewinnung oder effizientere Beleuchtung. Analog zur EU sieht die Verordnung vor, für Ökoinnovationen, welche von der EU genehmigt sind, einen entsprechenden Abzug zu gewähren. Bedingung ist, dass für eine Ökoinnovation eine eigene Typengenehmigung beantragt wird. Der Nachweis der Ökoinnovation hat aufgrund des CoC zu erfolgen.

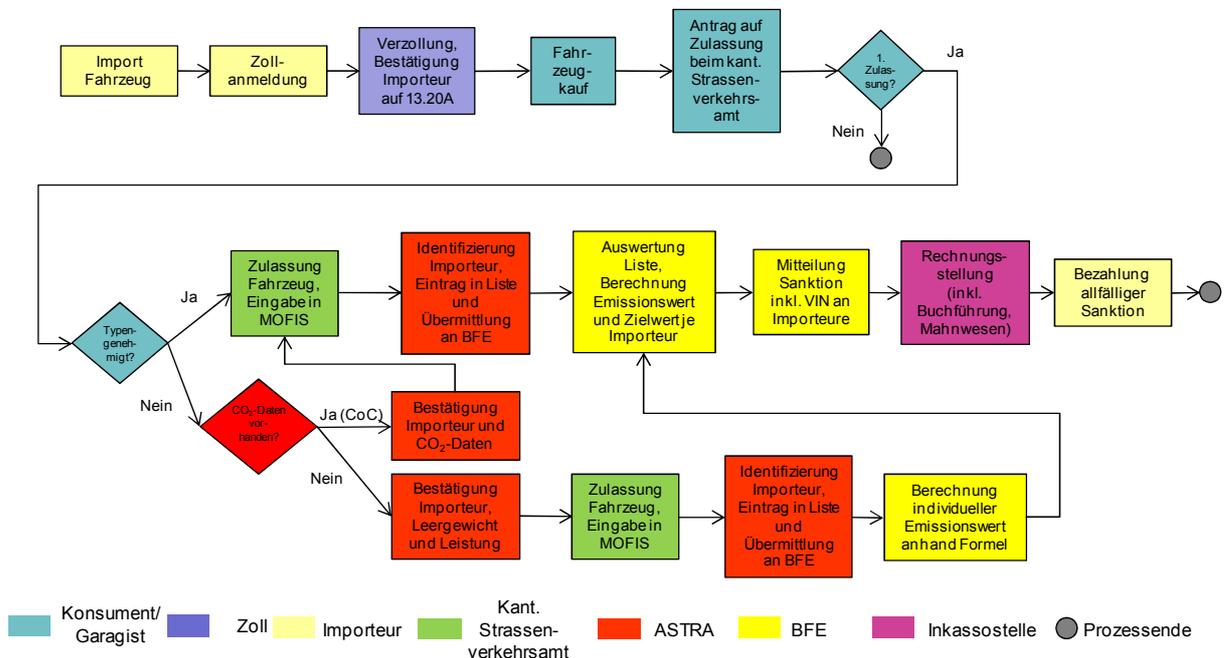
Für mit Erdgas betriebene Personenwagen können die massgebenden CO₂-Emissionen um einen anrechenbaren Prozentsatz aufgrund des biogenen Anteils am Treibstoff reduziert werden. Die Gaswirtschaft verpflichtet sich zurzeit, minimal 10 % Biogas ins Gastankstellennetz der Schweiz einzuspeisen.

3.5 Übergangsbestimmungen

Analog zur EU werden Personenwagen mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km bei der Ermittlung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen eines Grossimporteurs für die Jahre 2012 bis 2015 mehrfach gewichtet. Der Gewichtungsfaktor nimmt über diese Periode ab. Die Bestimmung gilt als Anschub für alternative Antriebstechnologien wie Plug-in-Hybride und batteriebetriebene Personenwagen.

3.6 Vollzugsmodell

Wie bereits erwähnt, unterscheidet sich der Vollzug bei Gross- (50 und mehr neu zugelassene Fahrzeuge pro Jahr) und Kleinimporteuren (weniger als 50 neu zugelassene Fahrzeuge pro Jahr). Grafik 1 veranschaulicht den Vollzug für Grossimporteure, Grafik 2 den Vollzug für Kleinimporteure.

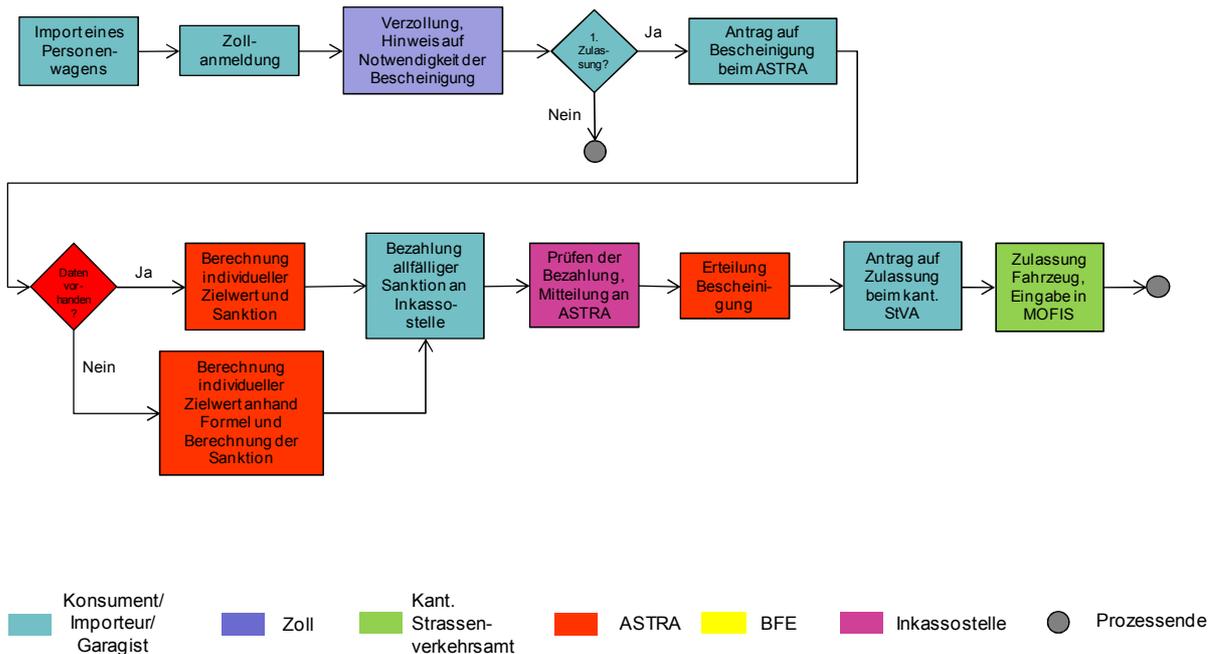


Grafik 1: Grafische Übersicht über den Vollzug bei Grossimporteuren.

Grossimporteure müssen dem Bund vorgängig bekannt sein. Sie werden anhand des Inhabercodes der Typengenehmigungsnummer speziell gekennzeichnet. Für Fahrzeuge mit Typengenehmigung läuft der Zulassungsprozess wie gewohnt ab. Liegt keine Typengenehmigung vor, muss der Importeur vorgängig beim ASTRA die Unterlagen einreichen. Das ASTRA nimmt für das betreffende Fahrzeug den CO₂-Wert in einer Liste auf und bestätigt den Importeur-Code auf dem Formular 13.20A. Der CO₂-



Wert stammt entweder aus dem CoC, aus einem in der VTS anerkannten Dokument oder wird – falls kein gültiges Dokument vorliegt – anhand des Leergewichts und der Leistung berechnet. Ende Jahr werden die MOFIS-Daten je Grossimporteur sortiert und ausgewertet. Bei Überschreiten des Zielwerts erhält der Grossimporteur eine Rechnung mit der geschuldeten Sanktionsabgabe.

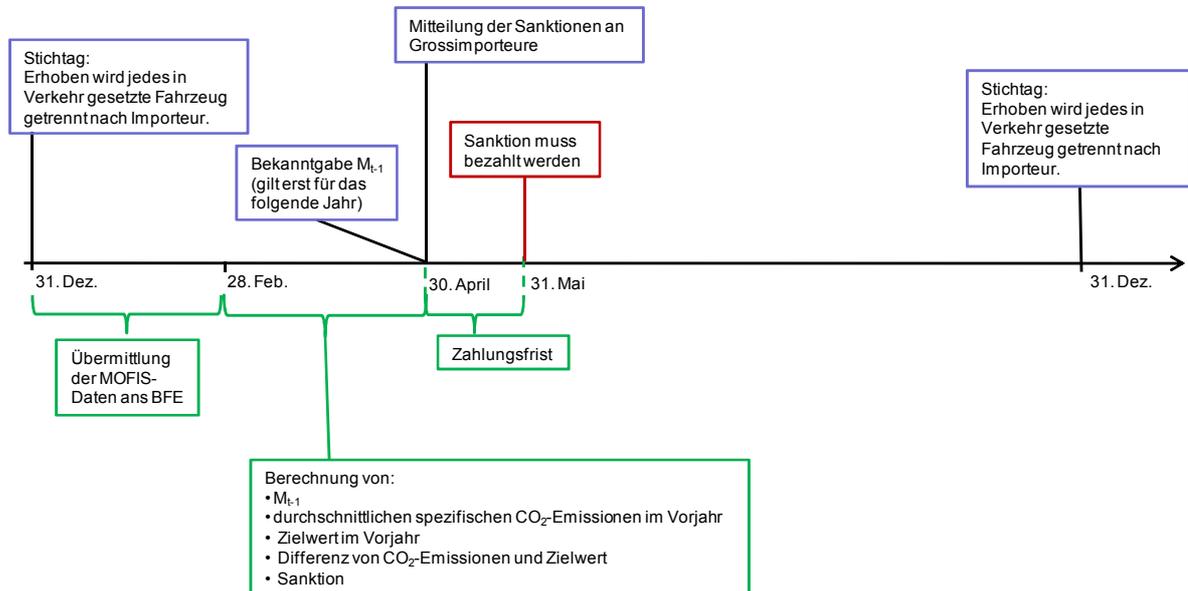


Grafik 2: Grafische Übersicht über den Vollzug bei Klein- und Einzelimporteuren.

Für Personenwagen von Klein- und Einzelimporteuren muss vor der Zulassung eine Bescheinigung beim ASTRA eingeholt werden. Dazu muss der jeweilige Importeur beim ASTRA das Formular 13.20A und die notwendigen Informationen zum Fahrzeug auf dem Postweg einreichen. Das ASTRA berechnet den Zielwert. Liegen die effektiven CO₂-Emissionen über dem Zielwert, wird die Sanktion berechnet und an die Inkassostelle weitergeleitet. Nach Eingang des zu zahlenden Betrags hält das ASTRA auf dem Formular 13.20A fest, dass die Zahlung erfolgt ist und das Fahrzeug zugelassen werden kann. Liegt das Fahrzeug unter dem Zielwert, wird die Bescheinigung direkt ausgestellt. Das kantonale Strassenverkehrsamt prüft bei der Zulassung, ob für Kleinimporteure die entsprechende Bescheinigung auf dem Formular 13.20A vorliegt.

3.7 Fristen

Die nachstehende Grafik veranschaulicht die im jeweiligen Referenzjahr geltenden Fristen, wie sie in der Verordnung festgelegt sind:



Grafik 3: Grafische Darstellung der geltenden Fristen beim Vollzug für Grossimporteure.

Die Daten der neu zugelassenen Personenwagen je Importeur werden mit Stichtag 31. Dezember aus dem MOFIS erfasst. Das ASTRA kontrolliert und bereinigt die Daten und übermittelt diese bis Ende Februar ans BFE. Das BFE berechnet das durchschnittliche Leergewicht der im Vorjahr neu zugelassenen Personenwagen (M_{t-1}) und veröffentlicht dieses auf Ende April. Das M_{t-1} wird erst für das folgende Jahr als massgebendes Durchschnittsgewicht verwendet. Es entspricht im Referenzjahr somit dem M_{t-2} . Aus Gründen der Investitionssicherheit für die Importeure wird es aber bereits zu diesem Zeitpunkt bekannt gegeben. Anschliessend berechnet das BFE für jeden Grossimporteur bzw. für jede Emissionsgemeinschaft die durchschnittlichen spezifischen CO_2 -Emissionen der auf seinen Namen neu zugelassenen Personenwagen, seine Zielvorgabe und eine allfällige Sanktion und teilt diese dem Importeur mit. Er hat die Sanktion innert 30 Tagen zu bezahlen.

4 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln der Verordnung

Art. 1

Die Verordnung setzt Art. 11d ff. des CO_2 -Gesetzes um, den Abschnitt, der eine Verminderung der CO_2 -Emissionen zum Ziel hat. Die Verordnung orientiert sich stark an der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 (ABl. L 140 vom 5. Juni 2009) zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO_2 -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

Art. 2

Der Verordnung unterstellt sind Personenwagen. Definiert sind diese in Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS⁶). Gewisse Personenwagen sollen, ebenso wie in der EU (Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG), ausgenommen werden. Es sind dies insbesondere beschussgeschützte Fahrzeuge und Fahrzeuge, die durch einen Umbau die Fahrzeugart wechseln. Zu denken ist etwa an Personenwagen, bei denen die ganze Ladefläche zu einem grossen Ersatzteillager für Handwerker umgebaut wird, oder an Kleinbusse, die auf dem Bau primär

⁶ SR 741.41.



für den Materialtransport verwendet werden. Nach Artikel 11 Absatz 2 VTS erfolgt die Einteilung nach den überwiegenden Merkmalen.

Wenn ein Personenwagen importiert und hierzulande zum Wohnmobil oder zu einem der oben beschriebenen Nutzfahrzeuge umgebaut wird, untersteht er der Verordnung nicht. Dies gilt z. B. dann, wenn er vor dem Umbau zur Überführung in den Betrieb des Ausstatters provisorisch immatrikuliert wird. Nach der Praxis der Kantone ist eine solche provisorische Zulassung für drei bis sechs Monate möglich. Danach muss das Fahrzeug dem Strassenverkehrsamt vorgeführt werden. Dabei zeigt sich, ob wirklich ein von der Verordnung ausgenommenes Fahrzeug hergestellt wurde oder ob es als normaler Personenwagen der Klasse M1 zugelassen werden muss, was entsprechende Sanktionsfolgen haben kann. Es wird bewusst darauf verzichtet, eine Frist für den Umbau zu setzen. Massgebend ist der Zustand bei der definitiven Zulassung.

Art. 3

Der Verordnung unterstehen nur Personenwagen, die in der Schweiz erstmals in Verkehr gesetzt werden. Entscheidend ist, dass diese Regel nicht durch kurze Scheinzulassungen im Ausland umgangen wird. Entsprechend werden Zulassungen im Ausland erst anerkannt, wenn diese länger als drei Monate (Variante ein Jahr) vor der Zollanmeldung in der Schweiz erfolgen. Auch diese Bestimmung findet sich analog im EU-Recht. Es wird nicht verlangt, dass sie während einer *Dauer* von drei Monaten immatrikuliert bleiben. Dies ist in der Praxis kaum zu kontrollieren. Es genügt der Nachweis, dass die erste Zulassung im Ausland älter als drei Monate ist.

Im Zollanschlussgebiet Büsingen mit deutschen Kontrollschildern zugelassene Personenwagen unterstehen nicht der Verordnung, im Zollausschlussgebiet Samnaun/Sampoira zugelassene Personenwagen, die ein Kontrollschild "GR" haben, unterstehen der Verordnung. Das für die Verordnung relevante Gebiet ist somit analog zur Automobilsteuerverordnung (AStV)⁷ umschrieben.

Das Strassenverkehrsamt kontrolliert bei der Zulassung, ob ein Grossimporteur die Verantwortung für den Import übernimmt. Dieser ist aus dem Formular 13.20 A ersichtlich. Bei Kleinimporteuren muss eine allfällige Sanktion bezahlt werden, bevor die Zulassung erfolgen kann. Gleiches gilt für Hersteller von Personenwagen in der Schweiz. Da in der Schweiz kaum Personenwagen hergestellt werden, handelt es sich immer um Kleinhersteller. Sollte wider Erwarten in den nächsten Jahren in der Schweiz mit einer wesentlichen Produktion von Personenwagen begonnen werden, müsste die Verordnung angepasst werden. Solche Hersteller würden den Status von "Grossimporteuren" erhalten, d. h. sie hätten ein Flottenziel.

Art. 4

Der Verordnung untersteht, wer Personenwagen importiert oder herstellt, die in der Schweiz erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Alle Personenwagen eines Importeurs werden grundsätzlich gemeinsam betrachtet.

Angesprochen ist somit der Importeur von Personenwagen, die in der Folge erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Der reine Import führt noch nicht zur Unterstellung und gegebenenfalls zu einer Sanktion, sondern erst die Zulassung. Die Zulassung erfolgt im Normalfall durch den Käufer oder Verkäufer des Fahrzeugs. Die Sanktion schuldet jedoch der Importeur, der sie je nach Marktsituation auf den Käufer überwälzen wird.

Art. 5, 6 und 7

Wer jährlich 50 oder mehr Personenwagen importiert, die in der Schweiz erstmals zum Verkehr zugelassen werden, gilt als Grossimporteur. Diese Limite ist gesetzlich (Art. 11g Abs. 2 CO₂-Gesetz) vorgegeben. Sie berechnet sich nach den im massgebenden Referenzjahr *zugelassenen* Personenwagen. Der Import muss somit nicht im gleichen Jahr erfolgen wie die Zulassung.

⁷ SR 641.511.



Wer im Vorjahr die Limite erreicht hat, gilt als Grossimporteur, selbst wenn er im Referenzjahr weniger als 50 zugelassene Personenwagen importiert hat. Die Vorteile, die der Status eines Grossimporteurs hat, werden somit nicht nachträglich korrigiert. Im folgenden Jahr ändert es jedoch: Er muss beantragen, provisorisch als Grossimporteur behandelt zu werden. Dem Antrag wird stattgegeben, wenn eine gewisse Aussicht besteht, dass er das Ziel von 50 Fahrzeugen erreicht. Das gleiche gilt für neue Marktteilnehmer. Offensichtlich missbräuchliche Gesuche kann das BFE ablehnen. Analoges gilt für die Emissionsgemeinschaften (Art. 8).

Für die provisorische Unterstellung als Grossimporteur ist keine absolute Antragsfrist vorgesehen. Das Gesuch muss jedoch vor der ersten Zulassung gestellt werden, damit der Personenwagen im Rahmen der Regelung für Grossimporteure zugelassen werden kann. Für einen Importeur, der seine Geschäftstätigkeit erst im Mai aufnimmt, ist ein Gesuch jedoch noch möglich.

Erreicht ein provisorischer Grossimporteur oder eine provisorische Emissionsgemeinschaft die notwendige Zahl von 50 zugelassenen Fahrzeugen, werden sie als Grossimporteur behandelt. Sie haben ein Flottenziel und können damit Personenwagen mit hohen CO₂-Emissionen mit CO₂-armen verrechnen. Erreichen sie die Zahl von 50 Personenwagen nicht, erfolgt nachträglich eine Abrechnung über alle eingeführten und zugelassenen Fahrzeuge einzeln.

Wer die notwendige Anzahl von 50 importierten und zugelassenen Personenwagen nicht erreicht, gilt als Kleinimporteur. Er hat über jedes Fahrzeug einzeln abzurechnen, d. h. eine Verrechnung von Personenwagen mit tiefen und hohen CO₂-Emissionen findet nicht statt. Auch hat der Kleinimporteur die Sanktion zu entrichten, bevor der Wagen zugelassen wird.

Art. 8

Kleinimporteure, die allein die notwendige Anzahl von 50 importierten und zugelassenen Personenwagen nicht erreichen, haben ein Interesse, sich mit andern Kleinimporteuren zusammenzuschliessen.

Dies gilt jedoch nicht nur für Kleinimporteure. Auch ein Grossimporteur, der die Zielwerte nicht erreicht, kann ein Interesse haben, sich mit einem anderen Grossimporteur zu poolen, der seinen Zielwert unterschreitet. Aus marktwirtschaftlichen Gründen ist in diesen Fällen von Ausgleichszahlungen auszugehen, die denjenigen belohnen, der grosse Anstrengungen zur Erreichung des CO₂-Ziels geleistet hat.

Problematisch wird es jedoch, wenn Konkurrenten untereinander Daten austauschen, die ihnen kartellartige Absprachen erlauben. Entsprechend sieht Artikel 8 Absatz 4 des Entwurfs vor, dass nur ganz spezifische Daten ausgetauscht werden dürfen. Diese wettbewerbsrechtliche Bestimmung ist wörtlich auch in Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 enthalten.

Art. 9 bis 14

Dieses Herzstück der Verordnung wurde schon in Ziffer 3.2 erläutert. Die EU kennt spezielle Zielwerte für kleine und Nischenhersteller (Art. 13 Abs. 2). Die Ziele sind meist etwas günstiger als eine Berechnung nach der Formel ergeben würde. Der Verordnungsentwurf sieht in Artikel 13 Absatz 3 vor, dass Klein- und Nischenherstellerziele nicht mit andern Zielwerten verrechnet werden dürfen. Entsprechend hat ein Importeur ein Interesse daran, diese Fahrzeuge getrennt von den anderen von ihm importierten Fahrzeugen abzurechnen. Artikel 13 Absatz 4 erlaubt ihm dies und setzt ihm eine Frist, bis wann er dies den Behörden zu melden hat.

Die CO₂-Emissionen eines Personenwagens richten sich nach der Typengenehmigung. Eine solche ist grundsätzlich für alle Personenwagen von Grossimporteuren erforderlich. Andernfalls müsste jedes zugelassene Fahrzeug einzeln überprüft werden.

Während einzelne Grossimporteure für jede Variante eines Fahrzeugs eine separate Typengenehmigung lösen, importieren die meisten Grossimporteure verschiedene Varianten unter derselben Typengenehmigung. Auch ist es nicht selten, dass Veränderungen und Verbesserungen (z. B. bei den CO₂-Emissionen), die im Laufe des Jahres vorgenommen werden, nicht mit einer gleichzeitigen Erneue-



zung der Typengenehmigung einhergehen. Artikel 12 des Entwurfs erlaubt den Importeuren den Beweis zu erbringen, dass ab einer gewissen Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN, Vehicle Identification Number) der CO₂-Ausstoss verbessert wurde.

Dieser Beweis erfolgt normalerweise mit dem sog. CoC (Certificate of Conformity), das in der deutschen Fassung der EG-Richtlinie 2007/46/EG als "Übereinstimmungsbescheinigung" bezeichnet wird. Personenwagen aus europäischer Produktion müssen über ein solches verfügen. Auch der private Importeur eines Personenwagens aus der EU erhält beim Kauf ein solches CoC, mit dem er diesen in der Schweiz ohne Probleme zulassen kann.

Schwieriger wird es bei Personenwagen, die nicht für den europäischen Markt produziert wurden und über kein CoC verfügen. Dazu erlaubt die Verordnung gewisse weitere Dokumente. Gibt es jedoch auch diese nicht, bleibt beim Einzelimporteur – und eventuell auch bei kleinen Emissionsgemeinschaften – nichts anderes übrig, als die CO₂-Emissionen nach anderen Kriterien zu bestimmen. Die EU hat für solche Fälle vor kurzem in der Verordnung (EU) Nr. 183/2011, welche die Richtlinie 2007/46/EG ergänzt (ABl. L 53 S. 29 vom 26.2.11), Formeln festgelegt, welche erlauben, anhand vom Leergewicht und der Motorleistung den CO₂-Ausstoss näherungsweise zu bestimmen. Diese Formeln finden sich in Anhang 1. Sollte in Ausnahmefällen die Bestimmung der CO₂-Emissionen auch mittels der Formel von Anhang 1 nicht möglich sein, beträgt der massgebende Wert 300 g CO₂/km (Defaultwert).

Vorgesehen ist eine Sonderregelung für Personenwagen, die mit Erdgas betrieben werden. Da heute im Erdgas, das an Schweizer Tankstellen angeboten wird, ein gewisser Anteil Biogas enthalten ist, sollen die CO₂-Emissionen tiefer festgelegt werden als eine Berechnung auf der Grundlage von Erdgas ergeben würde. Entsprechend der aktuellen Selbstverpflichtung der Gaswirtschaft kann ein Abzug von 10 % auf die CO₂-Emissionen eines Personenwagens gewährt werden.

Ebenfalls vorgesehen ist eine Reduktion für so genannte Ökoinnovationen. Die EU will solche Ökoinnovationen prüfen und im positiven Fall als Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen anerkennen. Die Schweiz wird diese Anerkennungen analog übernehmen. Der Importeur, welcher Fahrzeuge mit einer Ökoinnovation einführen will, hat dem BFE die Anerkennung der EU-Kommission vorzulegen und beim ASTRA für alle betroffenen Fahrzeuge und für jede einzelne Ökoinnovation vor der Zulassung eine eigene Typengenehmigung zu beantragen. Andernfalls wäre eine Kontrolle nicht möglich.

Art. 15 – 22

Der überwiegende Anteil der Personenwagen wird durch Grossimporteure eingeführt. Entsprechend richten sich die Artikel 15 – 22 vorwiegend an diese. Bei der Einfuhr hat der Grossimporteur für jedes einzelne Fahrzeug das Formular 13.20 A auszufüllen und mittels Stempel oder in anderer geeigneter Form zu bestätigen, dass der Personenwagen in seinem Namen eingeführt wurde. Die genaue Form und die Einzelheiten wird das ASTRA in einer Weisung zuhanden der Kantone regeln.

Auch der Kleinimporteur erhält ein solches Formular. Er kann es jedoch nicht stempeln, sondern muss die Sanktion entrichten – soweit eine solche geschuldet ist – bevor er das Fahrzeug zulassen kann.

Für den Grossimporteur wird die Sanktion erst am Jahresende vom BFE berechnet. Dies gilt nicht nur für Grossimporteure, sondern auch für provisorische Grossimporteure und Emissionsgemeinschaften, auch wenn sie die notwendige Zahl importierter und zugelassener Fahrzeuge nicht erreichen. Man stellt hier erst Ende Jahr fest, dass sie als Kleinimporteure zu behandeln sind, und dass sie somit erst am Jahresende abrechnen. Für diese Gruppe beruht die Abrechnung auf den einzelnen in Verkehr gesetzten Personenwagen.

Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage der Daten des ASTRA. Es ist vorgesehen, das Inkasso der Sanktion an eine spezialisierte Stelle des Bundes auszulagern. Sobald jedoch staatliche Entscheide notwendig sind, ist wieder das BFE zuständig. Wird die Abrechnung bestritten und können sich die Abrechnungsstelle und der Schuldner nicht einigen, verfügt das Amt den Betrag. Dagegen sind alle Rechtsmittel nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVG⁸) und gegebenenfalls nach dem Bun-

⁸ SR 172.021.



desgerichtsgesetz (BGG⁹) zulässig. Bestreitet ein Kleinimporteur die Rechnung, verläuft das Verfahren analog. Er wird jedoch seinen Personenwagen nicht zulassen können, bis die Sache geklärt ist. Bei kleinen Differenzen rechtfertigt es sich, die Zulassung vorsorglich zu bewilligen.

Wenn der Importeur die Rechnung nicht bestreitet sondern einfach nicht bezahlt, wird er gemahnt und erhält anschliessend einen Zahlungsbefehl. Macht er dagegen Rechtsvorschlag, erlässt das BFE eine Verfügung, in der es gleichzeitig den Rechtsvorschlag beseitigt und die Rechtsöffnung bewilligt. Dieses in Artikel 80 SchKG¹⁰ vorgesehene Verfahren kommt auch in andern Rechtsbereichen zum Tragen (Radio- und Fernsehgebühren, Krankenkassen etc.).

Art. 23 und 24

Diese zwei Bestimmungen bezwecken, die Ausfälle des Bundes möglichst tief zu halten und Missbräuche zu verhindern. Namentlich muss darauf geachtet werden, dass sich möglichst wenige provisorisch als Grossimporteure anmelden und Ende Jahr zahlungsunfähig sind, wenn es darum geht, die Abgabe zu entrichten. Provisorische Grossimporteure haben deshalb alle drei Monate auf der Grundlage der effektiv zugelassenen Personenwagen abzurechnen. Dies kann dazu führen, dass ihnen Ende Jahr die Anzahlung ganz oder teilweise zurückerstattet werden muss.

Wenn das Ausfallrisiko zusätzlich steigt, weil ein Grossimporteur in Zahlungsverzug ist, kann das BFE sogar verlangen, dass er ab einem Stichdatum wie ein Kleinimporteur, d. h. über jeden zugelassenen Personenwagen einzeln abrechnen muss. Er wird damit aber nicht zum Kleinimporteur. Sein massgebender Zielwert ändert sich nicht. Er berechnet sich ebenso weiterhin auf dem durchschnittlichen Leergewicht der zugelassenen Personenwagenflotte, wie auch die CO₂-Emissionen auf dem Durchschnitt der zugelassenen Personenwagen bemessen werden.

Art. 25 und 26

Der Ertrag der Sanktion soll nach Abzug des Erhebungsaufwands an die Bevölkerung zurückverteilt werden. Entsprechende Erfahrungen gibt es mit den VOC-Abgaben, deren Rückerstattung jährlich die Prämienrechnungen der Krankenkassen etwas entlasten.

Art. 27

Nach Artikel 11d des Gesetzes ist der Bundesrat gehalten, der Bundesversammlung ab dem Jahr 2016 Bericht zu erstatten. Er delegiert diese Aufgabe an das zuständige Departement.

Art. 28

Personenwagen mit besonders tiefen CO₂-Emissionen werden in einer Übergangszeit speziell behandelt. Ein Grossimporteur, welcher solche einführt, darf diese Fahrzeuge bei der Berechnung des Durchschnitts der CO₂-Emissionen seiner Personenwagenflotte mehrfach anrechnen. Dies erlaubt ihm eine einfachere Zielerreichung.

Art. 29 und 30

Entgegen den ursprünglichen Plänen kann die Verordnung nicht auf den 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt werden. Damit eine Inkraftsetzung per 1. Juli möglich ist, müssen einerseits Jahresberechnungen korrigiert werden und Bestimmungen, welche Vorlauffristen für eine Anmeldung enthalten, angepasst werden.

⁹ SR 173.110.

¹⁰ SR 281.1.



5 Auswirkungen

Die Auswirkungen der Teilrevision des CO₂-Gesetzes werden in der Botschaft zur Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“¹¹ detailliert beschrieben. Es wird deshalb im Folgenden nur noch auf die wesentlichen Punkte und die konkreten Auswirkungen aus dem Vollzug eingegangen.

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bund ergeben sich einerseits aus dem Vollzug und andererseits aus der Reduktion der Mineralöl- und der Mehrwertsteuereinnahmen. Letzteres ist in der Botschaft zur Initiative ausführlich dargestellt. Einmalige finanzielle Ausgaben ergeben sich aus einer technischen Anpassung des MOFIS-Registers (200'000 Franken) und einem Initialaufwand für die Kommunikation, Schulung, Vorträge etc. (200'000 Franken). Wiederkehrende Ausgaben sind mit Ausnahme der nachstehend aufgelisteten Personalkosten keine zu erwarten.

Gemäss Experteneinschätzungen nehmen die Sanktionen aufgrund des durch diese Massnahme ausgelösten technischen Fortschritts in den nächsten Jahren laufend ab (siehe Abschnitt 5.3). Sollte nach Abzug des Verwaltungsaufwandes ein Überschuss aus den Sanktionen resultieren, so wird dieser gemäss der VOC-Abgabe¹² an die Bevölkerung verteilt. Die Verwaltungskosten können auf absehbare Zeit durch die Sanktion gedeckt werden.

Personelle Auswirkungen

Auf die Bundesverwaltung kommen neue Aufgaben zu. Die Gesamtkoordination des Vollzugs und der Kommunikation obliegt dem BFE. Für die notwendigen Daten, deren Aufnahme und Qualitätssicherung ist das ASTRA zuständig.

Zu den neuen Aufgaben auf Seiten des BFE gehören:

- Führen der Listen für Grossimporteure
- Ermittlung des Zielwerts für Grossimporteure und allfälliger Sanktionen
- Ausstellen allfälliger Verfügungen und Begleitung von Beschwerde- und Strafverfahren
- Kommunikation gegenüber Medien, Politik und Bevölkerung
- Abstimmung mit der EU
- Berichterstattung gegenüber Parlament und Öffentlichkeit.

Auf Seiten des ASTRA fallen folgende neuen oder erweiterten Aufgaben an:

- Ausstellen von Bescheinigungen für Kleinimporteure
- Behandlung von Grossimporteuren ohne Typengenehmigung
- Ausstellen zusätzlicher Typengenehmigungen sowie Einbinden von Ökoinnovationen
- Anpassungen von Veränderungen des CO₂-Werts auf bestehenden Typengenehmigungen
- Zusätzliche Qualitätskontrollen der Daten
- Ausstellen von Datenausügen (vierteljährlich und am Ende des Referenzjahres).

Es ist vorgesehen, das Inkasso allfälliger Sanktionen bei Grossimporteuren und das Inkasso bei Kleinimporteuren an eine spezialisierte Stelle innerhalb der Bundesverwaltung zu vergeben.

Die geschätzten zusätzlichen Personalkosten (inkl. Aufwand bei der Inkassostelle) betragen 1.5 Millionen Franken pro Jahr¹³. Sie teilen sich auf acht zusätzliche Stellen auf.

¹¹ BBI 2010 973.

¹² Vgl. Art. 23 der Verordnung vom 12. November 1997 über die Lenkungsabgabe auf flüchtigen organischen Verbindungen (VOCV; SR 814.018).

¹³ Lohnkosten plus Arbeitsplatzkosten gemäss EFV/F+RW und EPA, 2011.



5.2 Auswirkungen auf die Kantone

Bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern ergibt sich ein Initialaufwand, um den Vollzug gewährleisten zu können. Das Personal an den Zulassungsschaltern muss in den folgenden Punkten geschult werden:

- Identifizierung des Importeurs anhand des Typengenehmigung-Inhabercodes. Besonders wichtig ist dieser Schritt, wenn pro TG-Nummer mehrere Importeure aufgeführt sind.
- Bei Kleinimporteuren prüfen, ob die Bescheinigung des ASTRA vorliegt
- Verweigerung der Zulassung bei unvollständigen Dokumenten.

Hinzu kommen eventuell zusätzliche Plausibilitätstests in den kantonalen EDV-Systemen. Es wird davon ausgegangen, dass diese zusätzlichen Prozessschritte ohne zusätzliches Personal bei den Kantonen und ohne grosse zeitliche Verzögerungen bei der Zulassung durchgeführt werden können.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind in der Botschaft zur Offroad-Initiative ausführlich dargestellt. Der Fokus wird deshalb auf den Automarkt gelegt.

Auswirkungen auf den Automarkt

Die Festlegung eines Emissionszielwerts bei Personenwagen hat zur Folge, dass sich die Zusammensetzung der schweizerischen Personenwagenflotte verändern wird. Durch das Anreizsystem wird sich der Anteil der energieeffizienten und emissionsarmen Personenwagen vergrössern, während der Anteil energieineffizienter und stark emittierender Personenwagen abnehmen wird. Die Anzahl der in der Schweiz abgesetzten Personenwagen wird sich aufgrund des Emissionszielwerts aber nicht ändern. Auch der mit den verkauften Personenwagen insgesamt erzielte Umsatz wird sich kaum ändern, da effiziente Technologie ihren Preis hat. Allerdings kann sich der Emissionszielwert auf die relative Preisgestaltung zwischen grossen, leistungsstarken und leichten, effizienten Personenwagen und auf die jeweiligen Gewinnmargen auswirken. Im Garagengewerbe sowie in der bedeutenden schweizerischen Autozulieferindustrie, die ausschliesslich exportorientiert ist, sind keine Veränderungen zu erwarten.

Auswirkungen auf die Importeure

Die Umsetzung des CO₂-Gesetzes führt bei den Importeuren zu einer Verteuerung von Personenwagen, falls der Flottendurchschnitt über der Zielvorgabe liegt. Kosten entstehen in geringem Mass durch die Notwendigkeit, eine Prognose der zu erwartenden Sanktionen zu erstellen. Sanktionsabgaben werden jedoch erst fällig, wenn der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der neu zugelassenen Personenwagen eines Importeurs oder einer Emissionsgemeinschaft über der Zielvorgabe liegt. Private und gewerbliche Direktimporte werden durch das Sanktionsmodell nicht verunmöglicht. Es kann aber zu leichten Nachteilen für Kleinimporteure kommen, wenn sie Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen einführen, da sie diese nicht mit Fahrzeugen mit tiefen CO₂-Emissionen kompensieren können. Diesem Nachteil wird durch folgende Massnahmen entgegen gewirkt: Erstens besteht die Möglichkeit, dass sich Kleinimporteure zusammenschliessen, so dass sich die Zielvorgabe auf den Flottendurchschnitt der Emissionsgemeinschaft bezieht. Zweitens wird die Zielvorgabe für das einzelne Fahrzeug in Abhängigkeit seines Gewichts festgelegt. Und drittens wird in der Übergangsphase von 2012 bis und mit 2014 die Sanktion mit den Flottenanteilen, welche für die Berechnung allfälliger Sanktionsabgaben bei Grossimporteuren massgebend sind, multipliziert (z. B. im Jahr 2012 mit 65 %).



In einer Studie der ETH Zürich und Ernst Basler + Partner¹⁴ wurde die Höhe der anfallenden Sanktionen abgeschätzt. Unter der Annahme, dass keine Emissionsgemeinschaften gebildet werden, beträgt die insgesamt zu bezahlende Sanktion in den Jahren 2012–2015 zwischen 70 und 120 Millionen Franken. Falls sich die Importeure zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen, wird die Sanktion tiefer ausfallen.

Bei den Grossimporteuren fällt ein Aufwand für die Erstellung zusätzlicher Typengenehmigungen an, damit Fahrzeugmodelle mit tieferen CO₂-Emissionen erfasst werden können. Einzelne Importeure lösen schon heute für jede Modellvariante eine eigene Typengenehmigungsnummer. Für Importeure, welche heute ihre Modellvarianten unter wenigen Typengenehmigungen zusammenfassen, fällt der Aufwand entsprechend grösser aus. Für das Erstellen einer Typengenehmigung mittels Eigenbescheinigung beim ASTRA wird zurzeit eine Gebühr von 100 Franken verlangt.

Auswirkungen auf die Konsumentinnen und Konsumenten

Welchen Einfluss die Importeure auf ihr Vertriebsnetz und das Modellangebot nehmen werden, ist im Voraus kaum abzuschätzen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Händler oder Importeure potenzielle Sanktionen und Vergünstigungen unter den Fahrzeugmodellen verrechnen. Durch interne Bonus-/Malussysteme ist ebenfalls zu erwarten, dass Personenwagen mit hohen spezifischen CO₂-Emissionen teurer werden und emissionsarme Personenwagen günstiger.

Die Konsumentinnen und Konsumenten profitieren infolge energieeffizienterer Personenwagen von Einsparungen beim Treibstoffverbrauch. Im Schnitt über die Jahre 2012–2020 betragen die jährlichen Einsparungen rund 770 Millionen Franken¹⁵.

6 Verhältnis zum internationalen Recht

In der Botschaft zur Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ ist das Verhältnis der schweizerischen Gesetzesänderung zum internationalen Recht ausführlich behandelt.

Es stehen im Folgenden deshalb die Inhalte der Verordnung vor dem Hintergrund der europäischen Rechtsetzung im Vordergrund. Für die vorliegende Verordnung ist eine Notifikation bei der WTO und eine bei der EU (EFTA-Notifikation) durchzuführen. Da die EU-Bestimmungen weitgehend übernommen worden sind, werden keine Einsprachen erwartet.

Die EU hat die Bestimmungen zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenwagen in ihrer Verordnung 443/2009/EG festgelegt, welche am 23. April 2009 veröffentlicht wurde. Die Bestimmungen im schweizerischen CO₂-Gesetz und in der vorliegenden Verordnung entsprechen weitgehend denjenigen der EU. Abweichungen von der EU-Regelung wurden nur vorgenommen, wo es aufgrund der Eigenheiten des schweizerischen Marktes nicht anders möglich war. So wurden Geltungsbereich, Zielvorgabe, Ausnahmen für Klein- und Nischenhersteller, zeitlich befristete Mehrfachgewichtung von Personenwagen mit besonders tiefen Emissionen, Bedingungen für Emissionsgemeinschaften, Abgabenhöhe und die Bedingungen zur Anrechenbarkeit von Ökoinnovationen weitgehend von der EU übernommen. Die wichtigsten Abweichungen werden nachfolgend aufgelistet:

- In der EU ist der Hersteller für die Einhaltung der Zielvorgabe beziehungsweise die Bezahlung der Sanktion verantwortlich. Direkt importierte Personenwagen von Marken, welche keine offizielle

¹⁴ Bundesamt für Energie (2010): Übernahme des EU-Ziels 130 g CO₂/km in der Schweiz: Konkretisierung des bundesrätlichen Vorschlags, Kurzbericht.

¹⁵ Berechnet unter folgenden Annahmen: durchschnittliche Treibstoffeinsparung 2012–2020 von 432 Millionen Liter, durchschnittlicher Dieselanteil von 31.5 %, durchschnittliche Treibstoffpreise des 1. Halbjahrs 2011 von 1.74 Franken pro Liter Benzin und 1.86 Franken pro Liter Diesel.



Vertretung in der EU besitzen, fallen somit nicht unter das Sanktionsmodell. Da die Schweiz keine Personenwagen herstellt, richten sich die Bestimmungen an die jeweiligen Importeure. Wird der Zielwert nicht erreicht, ist der Importeur zur Zahlung einer Sanktionsabgabe verpflichtet.

- Parallel- und Direktimporte sind in der Schweiz mit einem Anteil an den im Jahr 2010 neu zugelassenen Fahrzeugen von 1.5 % (4'374 Personenwagen) respektive 3.1 % (9'232 Personenwagen) im Vergleich zur EU bedeutend. Für diese Fahrzeuge soll kein Schlupfloch geschaffen werden, weshalb sie ebenfalls unter das Sanktionsmodell fallen. Um den Vollzugsaufwand aufgrund der grossen Anzahl Direktimporteure in Grenzen halten zu können, musste die Unterscheidung zwischen Gross- und Kleinimporteuren gemacht werden. Für Grossimporteure wird beim BFE eine Liste geführt, und die Fahrzeuge werden Ende jedes Referenzjahres abgerechnet. Kleinimporteure müssen eine allfällige Sanktion für jedes Fahrzeug einzeln, vor der Zulassung des Fahrzeugs, bezahlen.
- Die EU sieht eine Reduktion der anrechenbaren spezifischen CO₂-Emissionen von Personenwagen, welche mit einem Gemisch aus Benzin und Bioethanol mit einem Bioethanolgehalt von 85 % (E85) betrieben werden können, vor. Diese Reduktion gilt allerdings nur, wenn mindestens 30 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, diesen alternativen Treibstoff vertreiben. Da in der Schweiz nur etwa 50 Tankstellen E85 anbieten und ein Anteil von 30 % auch in Zukunft kaum zu erreichen ist, wurde auf die Übernahme dieser Bestimmung verzichtet. E85 wird in der Schweiz heute über den Erlass der Mineralölsteuer bei Einhaltung ökologischer und sozialer Kriterien gefördert.
- Die EU stützt sich beim Vollzug auf die in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) ausgewiesenen CO₂-Daten. Die Schweizer Fahrzeugdatensysteme (TARGA und MOFIS) sind zurzeit nicht auf CoC-Daten ausgelegt und können bis zum Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung Anfang 2012 nicht angepasst werden. Deshalb werden als massgebende Emissionsdaten die in der schweizerischen Typengenehmigung erfassten CO₂-Werte verwendet. Eine Anpassung der Informationssysteme ist jedoch mittelfristig geplant. Für von der Typengenehmigung befreite Personenwagen und zum Nachweis innerhalb eines Jahres gesunkener CO₂-Emissionen können jedoch CoC-Daten verwendet werden.
- Das durchschnittliche Leergewicht in der EU ist das Durchschnittsgewicht der während drei Jahren in der gesamten EU neu zugelassenen Personenwagen und wird alle drei Jahre angepasst. In der Schweiz wird davon ausgegangen, dass das Durchschnittsgewicht der Neuwagenflotte abnehmen wird. Unter diesen Bedingungen würde ein nur alle drei Jahre angepasstes Durchschnittsgewicht zu einem durchschnittlichen Zielwert von deutlich unter 130 g/km im Jahr 2015 führen. Ein regelmässig angepasstes Durchschnittsgewicht bildet die Gewichtsentwicklung besser ab. Um den Importeuren eine bessere Investitionssicherheit zu gewähren, entspricht das massgebende durchschnittliche Leergewicht demjenigen der zwei Jahre vor dem Referenzjahr neu zugelassenen Fahrzeuge (M_{t-2}).