



DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. August 2011 haben Sie uns eingeladen, zum Entwurf der Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen eine Stellungnahme abzugeben, was wir hiermit gerne tun.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Schweiz hat sich mit der Unterzeichnung des internationalen Klimaabkommens (Kyoto-Protokoll) dazu verpflichtet, ihre Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Wichtigste Grundlage für die nationale Umsetzung ist das CO₂-Gesetz, welches die Hauptmassnahmen im Inland vorsieht. Das Parlament hat am 18. März 2011 im Rahmen der Teilrevision dieses CO₂-Gesetzes den Grundsatz beschlossen, den EU-Zielwert für Personenwagen von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer zu übernehmen. Die vorgeschlagenen CO₂-Zielvorgaben bieten jedoch keine Gewähr dafür, dass sich die CO₂-Emissionen aus dem Strassenverkehr im gewünschten Ausmass verringern werden. Zwar vermitteln solche CO₂-Zielvorgaben einen Anreiz zum Bau von Motoren, die weniger CO₂ pro Kilometer emittieren. Doch geht von solchen Vorgaben allenfalls eine Steuerungswirkung für das Kaufverhalten aus, jedoch keineswegs für das Fahrverhalten der Autofahrer. Letztlich bestimmt aber das Fahrverhalten den CO₂-Ausstoss aus dem Strassenverkehr. Insofern sind weitere Anstrengungen notwendig, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen.

2. Beurteilung der Verordnung

Der vorliegende Verordnungsentwurf orientiert sich an der europäischen Verordnung (EG) Nr. 443/2009 vom 23. April 2009. Ziel dieser EG-Verordnung ist es, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss neuer Personenwagen in der europäischen Union auf einen Sockelbetrag von

130 Gramm je Kilometer zu senken. Diese Ausrichtung auf die Verordnung Nr. 443/2009 ist grundsätzlich nahvollziehbar, hat die Schweiz doch selbst keine Volumenhersteller und ist somit praktisch auf die Innovationen der ausländischen Fahrzeughersteller angewiesen. Mit der durchgängigen Übernahme der EG-Verordnung sind aber auch gewisse Nachteile verbunden. Als grossen Nachteil betrachten wir die Übernahme des Konzepts zur Differenzierung der CO₂- Zielwerte nach Fahrzeuggewicht. Die Europäische Kommission strebt einen zulässigen Sockelbetrag von 130 g CO₂/km an. Dieser erhöht oder verringert sich um einen Zusatzbetrag, dessen Höhe vom Gewicht des jeweiligen Fahrzeugs abhängt. Die notwendigen Reduktionsbemühungen sind mit dem vorgeschlagenen System nun abhängig vom durchschnittlichen Gewicht der verkauften Fahrzeuge im Vergleich zum nationalen Durchschnittsgewicht.

Diese Unterscheidung trägt einzig dem Umstand Rechnung, dass Produzenten von überdurchschnittlich grossen Personenwagen Mühe hätten, den CO₂-Ausstoss genügend zu senken. Damit wird die Erreichung der vorgegebenen CO₂-Reduktionsziele nicht gewährleistet.

Weitere Bemerkungen zum Verordnungsentwurf:

Art. 3, Absatz b: Erstmaliges Inverkehrsetzen

Antrag:

Es ist die Variante 3 Monate vorzusehen.

Begründung:

Beim Artikel 3 (Erstmaliges Inverkehrsetzen) Absatz 1 b haben wir bei der Version "oder weniger als drei Monate im Ausland zugelassen waren" keine Bedenken, dass es zu einem Missbrauch kommen könnte. Die Schweiz sollte sich in diesem Punkt ebenfalls den EU-Bestimmungen anpassen.

2. Abschnitt: Importeure und Hersteller (Art. 4- 8)

Wir stellen fest, dass das von der Europäischen Union vorgeschlagene Modell, wonach Importeure aufgrund der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der verkauften Fahrzeuge besteuert werden (mit der Möglichkeit Pools zu bilden) und bei Direktimporten das einzelne Fahrzeug zu besteuern, übernommen werden soll. Wir begrüßen dieses Vollzugsmodell im Allgemeinen und auch die vorgeschlagenen Lösungen für den Umgang mit Kleinimporteuren, Herstellern kleiner Serien und für jene Fälle, bei denen notwendige Daten fehlen.

Art. 9 Massgebende CO₂-Emissionen

Antrag:

Der Bund soll sich im Rahmen der Zusammenarbeit mit den massgebenden globalen Gremien für eine praxisorientierte Weiterentwicklung des neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) einsetzen. Es ist zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen.

Begründung:

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) entwickelt, der einen Stadtanteil mit realistischen Beschleunigungen, einen Landstrassenanteil und einen Autobahnanteil enthält. Um reale Verbrauchsangaben zu erhalten, sollte der neue CADC rasch verbindlich erklärt werden. Eine solche Anpassung ist auch notwendig, um zu gewährleisten, dass die Käufer von objektiven Verbrauchszahlen ausgehen können.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Liestal, 27. September 2011

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Der Landschreiber: