

18.3852 Motion

Gegen Ungleichbehandlungen und Handelshemmnisse bei CO₂-Emissionsvorschriften

Eingereicht von: Walliser Bruno
Fraktion der Schweizerischen Volkspartei
Schweizerische Volkspartei



Einreichungsdatum: 26.09.2018
Eingereicht im: Nationalrat
Stand der Beratung: Im Rat noch nicht behandelt

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass die CO₂-Abgaben auf Importen von in der EU neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen, die über keine EG-Gesamtgenehmigung verfügen, gleichgestellt werden mit den Abgaben für Fahrzeuge, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen bzw. für die ein Klein- oder Nischenherstellerziel beantragt wurde.

Begründung

Jeder Importeur hat eine für seine Neuwagenflotte spezifische CO₂-Zielvorgabe einzuhalten (bei Klein- oder Einzelimporteuren ist es die fahrzeugspezifische Zielvorgabe). Die geltenden CO₂-Emissionsvorschriften führen jedoch beim Import von in der EU neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen zu einer Ungleichbehandlung bei der CO₂-Abgabe:

- Fahrzeuge, die über eine EG-Gesamtgenehmigung (EG-GG) verfügen bzw. für die ein Klein- oder Nischenherstellerziel (KNHZ) beantragt wurde, profitieren von einem Spezialziel, das Importeure auch in der Schweiz geltend machen können.
- In der EU müssen Fahrzeuge, die über keine EG-GG verfügen und unter einer nationalen Kleinserien- oder Einzelgenehmigung zugelassen werden, keinen Zielwert erfüllen und sind von Sanktionen ausgenommen. Entsprechend werden für solche Fahrzeuge ohne EG-GG auch keine KNHZ vergeben. Da in der Schweiz keine solche Regelung besteht, fallen die Fahrzeuge unter die regulären CO₂-Zielwerte und werden entsprechend belastet. Diese Regelung führt zu einem Handelshemmnis und zusätzlichen Kosten für Schweizer Automobilimporteure beim Import von Fahrzeugen ohne EG-GG. Bspw. sind für einen Ferrari mit einem CO₂-Ausstoss von 280 Gramm und einem Preis von 300 000 Schweizerfranken in der Schweiz keine CO₂-Abgaben zu entrichten, da für diese Fahrzeuge ein KNHZ beantragt wurde. Indes fallen beim Import eines Wagens der Marke Dodge zum Preis von 40 000 Schweizerfranken mit einem CO₂-Ausstoss von 280 Gramm CO₂-Abgaben von etwa 15 000 Schweizerfranken an.

Die geltende CO₂-Regelung führt dazu, dass abhängig vom Vorliegen einer EG-GG mit Bezug auf den CO₂-Ausstoss vergleichbare Fahrzeuge beim Import unterschiedlich belastet werden. Dies ist angesichts des Lenkungszwecks der Abgabe nicht zu rechtfertigen und ist durch eine Anpassung der CO₂-Emissionsvorschriften zu beseitigen, z. B. durch die Vergabe separater schweizerischer KNHZ für Fahrzeuge ohne EG-GG oder durch die Ausnahme dieser Fahrzeuge von den CO₂-Emissionsvorschriften.

Stellungnahme des Bundesrates vom 21.11.2018

In der Schweiz gelten seit Juli 2012 CO₂-Emissionsvorschriften, die im Wesentlichen von den EU-Vorschriften übernommen wurden. Neue Personenwagen dürfen seit 2015 im Durchschnitt noch 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, ab 2020 wird dieser Zielwert, wie im Energiegesetz vorgesehen und im Einklang mit der europäischen Regelung, auf 95 Gramm CO₂ pro Kilometer gesenkt. Verfehlt der Importeur das Ziel, muss



er eine Sanktion entrichten, die vom CO₂-Ausstoss der zugelassenen Fahrzeuge abhängig ist.

In der Schweiz werden – anders als in der EU und wie bereits in der Antwort auf die Interpellation Walliser 16.3411, "Marktbehinderung durch ungleiche Behandlung von Fahrzeugen im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften", erklärt – nicht die Flotten der Autohersteller, sondern diejenigen der Importeure reguliert. Somit fallen hierzulande auch Fahrzeuge ohne sogenannte EG-Gesamtgenehmigung, vorwiegend hubraumstarke Modelle grosser amerikanischer Hersteller, unter die CO₂-Emissionsvorschriften und werden gleich behandelt wie die Fahrzeuge der grossen Hersteller mit EG-Gesamtgenehmigung. Von einer zusätzlichen Festlegung von Schweizer Spezialzielen für solche Fahrzeuge wurde abgesehen; dies, weil typischerweise für den US-Markt zugelassene Modelle sich auch bei Vorliegen einer EG-Gesamtgenehmigung gemäss den EU-Vorgaben nicht für Nischenherstellerziele qualifizieren würden. Weiter würden Schweizer Spezialziele zu zusätzlichen Ungleichbehandlungen gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen etwa von grossen EU-Premiumherstellern, wie auch gegenüber den für den EU-Markt genehmigten Modellpendants desselben Herstellers, führen. Würden Fahrzeuge ohne EG-Gesamtgenehmigung mit den in der Motion angeregten Änderungen von der Verpflichtung zur CO₂-Reduktion befreit, würde dies zudem den Zielen der Schweizer Klimapolitik zuwiderlaufen.

Im Vollzug zeigt sich, dass parallel und direkt importierte US-Modelle ohne EG-Gesamtgenehmigung praktisch ausschliesslich in Flotten von Grossimporteuren inklusive CO₂-Börsen abgerechnet werden. Der teilweise sehr hohe CO₂-Ausstoss der betroffenen Modelle wird dadurch mit effizienteren Fahrzeugen gemittelt. Bisher wurden für US-amerikanische Fahrzeuge ohne EG-Gesamtgenehmigung keine Sanktionen für Einzelfahrzeuge fällig. Der Anteil dieser Fahrzeuge an allen Importen, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen, betrug in den vergangenen Jahren rund 0,2 Prozent.

Angesichts der grossen Bedeutung der Absenkung der CO₂-Emissionen in der Schweiz, der vorhandenen Flexibilitätäten für die Branche wie Pooling, CO₂-Börsen oder die Möglichkeit zur Bildung von Emissionsgemeinschaften sowie der Erfahrungen aus dem Vollzug erachtet es der Bundesrat als angezeigt, an der bisherigen Regelung festzuhalten.

Antrag des Bundesrates vom 21.11.2018

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Zuständigkeiten

Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Weitere Informationen

Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Links

