



Per Mail an: polg@bafu.admin.ch

Bern, 27. März 2023

Verordnungspaket Umwelt Herbst 2023: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Das UVEK hat die Vernehmlassung über die Änderungen der Lärmschutz-Verordnung, der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung, der Freisetzungsverordnung und der CO₂-Verordnung eröffnet.

Lärmschutz-Verordnung (LSV):

Wärmepumpen verursachen Lärmemissionen und kann die direkte Nachbarschaft stören. Die LSV schützt heute schon die Anwohnenden: Beim Einbau und Betrieb von Wärmepumpen müssen Lärmgrenzwerte und das Vorsorgeprinzip eingehalten werden. Das Vorsorgeprinzip verlangt, dass so weit wie möglich Massnahmen getroffen werden, um die Lärmemissionen gering zu halten. Die vorgeschlagene Revision der LSV vereinheitlicht und vereinfacht den Umgang mit solchen Vorsorgemassnahmen beim Einbau von Wärmepumpen. Sie stärkt die Rechtssicherheit und vereinfacht den Wechsel von Öl- und Gasheizungen zu Wärmepumpen. Der Bundesrat setzt damit auch wesentliche Teile der hängigen Motionen 22.3388 der UREK-N «Wechsel auf moderne Heizsysteme vereinfachen» und 21.4381 von Nationalrat Matthias Jauslin «Lärmschutz-Verordnung mit dem Fortschritt der Technik in Einklang bringen» bereits um.

Stellungnahme der SP zu den Änderungen der LSV:

Die SP stimmt den Änderungen der LSV zu. Die mit den Änderungen der LSV beabsichtigte Konkretisierung des Vorsorgeprinzips Wärmepumpen erscheint und angesichts des laufenden «Installationsbooms» wichtig und dringend. Letzteres gilt allerdings umso mehr für die Vereinfachung, Beschleunigung und Vereinheitlichung der kantonalen Bewilligungsverfahren. Die vorliegenden Änderungen der LSV schaffen Planungs- und Rechtssicherheit.

Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV):

Die Datenbank für Mobilfunkanlagen (Antennendatenbank) des Bundesamts für Kommunikation (BAKOM) unterstützt die Kantone bereits heute bei der Aufsicht über die Einhaltung der Emissionsbegrenzungen von Mobilfunkantennen. Die Datenbank und die damit zusammenhängenden Abläufe sollen nun rechtlich auf Verordnungsstufe verankert werden. Konkret will der Bundesrat in der NISV in einem neuen Artikel eine Meldepflicht für Mobilfunkanlagen einführen. Das BAKOM soll die gemeldeten Dateien in der Antennendatenbank erfassen und den Kantonen zur Kontrolle der Anlagen zur Verfügung stellen.

Stellungnahme der SP zu den Änderungen der NISV:

Da diese Änderungen auf Wunsch der Kantone erfolgen und diese zur Vereinfachung und Harmonisierung der Kontrollen von Mobilfunkanlagen dienen, begrüsst die SP auch die Änderungen der NISV. Denn wir stimmen dem erläuternden Bericht zu, dass das Führen eines einzigen Informationssystems – anstelle von einem für jede Vollzugsbehörde – aus Praktikabilitätsgründen, wirtschaftlichen Überlegungen und zur Reduktion des administrativen Aufwands zweckmässig ist.

Freisetzungsverordnung (FrSV):

Die vom Parlament überwiesene Motion «Den Verkauf invasiver Neophyten verbieten» (19.4615) von Nationalrätin Claudia Friedl verlangt, dass invasive gebietsfremde Pflanzen nicht mehr verkauft werden dürfen. Der Bundesrat schlägt eine entsprechende Anpassung der Freisetzungsverordnung vor. Dabei soll das Inverkehrbringen, insbesondere der Verkauf, gewisser invasiver gebietsfremder Pflanzen verboten werden. Die Revision soll künftig auch Importkontrollen durch den Zoll ermöglichen.

Stellungnahme der SP zu den Änderungen der FrSV:

Invasive gebietsfremde Arten können ökologische, gesundheitliche und ökonomische Schäden verursachen. Mit der zunehmenden Globalisierung nehmen auch Handel, Verkehr und Reisen zu. Organismen werden über die natürlichen Grenzen hinaus transportiert. Dies führt zu einer noch nie dagewesenen Homogenisierung der Biodiversität. Die ökologischen Schäden, die sie verursachen können, sind sehr vielfältig: Sie reichen vom Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten über die Hybridisierung mit einheimischen Populationen bis hin zur Veränderung abiotischer Faktoren oder von Funktionen innerhalb der Ökosysteme. Hinzu kommt, dass die invasiven gebietsfremden Organismen die Gesundheit beeinträchtigen und wirtschaftliche Schäden anrichten können, zum Beispiel an Eisenbahnstrecken, an Bauten oder in der Landwirtschaft. Aus diesen Gründen ist die SP der Meinung, dass der Verkauf invasiver gebietsfremder Arten strenger reguliert werden muss. Deshalb stimmt die SP die vorliegenden Änderungen der FrSV zu.

CO2-Verordnung:

Die Schweiz hat sich unter dem Pariser Übereinkommen verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 zu halbieren und will bis 2050 das Netto-Null-Emissionen Ziel erreichen. Wichtige Instrumente, um dieses Ziel zu erreichen, sind die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die CO₂-Zielwerte für Neuwagen. Bei der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure soll der Vollzug vereinfacht werden. Dafür sollen die bestehenden Zulassungsbedingungen für Validierungs- und Verifizierungsstellen neu in die Verordnung aufgenommen werden. Zudem sollen Projekte zur Nutzung von Wasserstoff im Mobilitätsbereich und Pflanzenkohle zur Speicherung von CO₂ mehr Spielraum erhalten. Im Bereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen soll das bestehende Vollzugssystem aktuellen Entwicklungen angepasst und vereinfacht werden.

Stellungnahme der SP zu den Änderungen der CO₂-Verordnung:

Wir anerkennen, dass der Bundesrat eine deutliche Verbesserung vorschlägt, um Missbräuche zur Umgehung der Klimapolitik im Bereich der Neuwagen zu vermeiden. Die jetzige Regelung mit einer Wartefrist von 6 Monaten wird je länger, desto häufiger von auffallend CO₂-intensiven Fahrzeugen genutzt, die so nicht dem CO₂-Neuwagenflottenzielen hinzugezählt werden müssen. Wir unterstützen diese Änderung in Art 17d sehr, die auch vom bedeutenden Teil der Autoimporteure – die sich an die aktuellen Spielregeln halten – unterstützt wird.

Gleichzeitig mussten wir feststellen, dass andere Mängel bestehen bleiben, die ebenfalls zu einer Umgehung der Klimaziele für Neuwagen führen. Wir fordern deshalb, diese Mängel, wo immer sie keine Gesetzänderung nötig machen, ebenfalls zu beheben. Das betrifft die nicht der Realität entsprechenden CO₂-Werte von Plug-in-Hybriden (Art. 25), die Anrechnung von angeblichen Ökoinnovationen, die längst nicht mehr innovativ, sondern Standard sind (Art. 26) und das ständige Abrunden bei der Importeur-spezifischen sogenannten individuellen Zielvorgabe (Art. 30).

Art. 17 Abs. 2 und 3 und Art 22a (Abtretungen)

Diese Änderungen betreffen gemäss erläuterndem Bericht die Abtretungen. Mit diesem System der Abtretungen, das im CO₂-Gesetz nicht vorgesehen ist, können reine Elektroauto-Importeure anderen Importeuren erlauben, zusätzliche CO₂-Intensive Fahrzeuge sanktionsfrei zu verkaufen. Tesla-Käufer, die bewusst auf ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor verzichtet haben, ermöglichen so ohne ihr Wissen, dass zusätzliche Verbrennungsmotoren ohne finanzielle Folgen für die Importeure verkauft werden können. Wir lehnen dieses fragwürdige System der Abtretungen ab und können deshalb auch diese Änderungen nicht unterstützen. Anstelle dieser Änderungen sollte der Bund mit einer gewissen Übergangsfrist, die Verordnung so ändern, dass Abtretungen nicht mehr möglich sind.

Art. 17d, Abs. 3 und 4 (Missbräuche durch Schein-Occasionen)

Wir unterstützen diese Änderung sehr. Neu gelten Fahrzeuge mit ausländischer Erstzulassung bis 12 Monate oder 5000 Kilometer als Neufahrzeuge und fallen unter das Neuwagenflottenziel. Eine Umgehung des Neuwagenflottenziels wird damit wesentlich erschwert. Wichtig ist jedoch auch in Zukunft ein Monitoring, um festzustellen, ob auch bei den verschärften Bedingungen weiterhin in relevantem Umfang Umgehungen des Neuwagenflottenziels stattfinden. In diesem Fall müssten die Fristen weiter verschärft werden.

Auch andere Formen der Missbräuche im Zusammenhang mit der Erstinverkehrssetzung müssen geahndet werden. Wir denken hier insbesondere an Elektrofahrzeuge, die in der Schweiz statt im Ausland in Verkehr gesetzt, um sie den Schweizer Flottenzielen anrechnen zu können, und nach sehr kurzer Zeit ins Ausland re-exportiert werden. Auch der Umbau von als Lieferwagen in Verkehr gesetzte Fahrzeuge (zwecks Anrechnung ans Lieferwagen- statt ans Personenwagenflottenziel) zu Personenwagen kurz nach der Zulassung ist eine bereits beobachtete Form des Missbrauchs zu Lasten des Klimas.

Art. 25, Abs. 1 (CO₂-Werte für Plug-in-Hybride)

Die WLTP-Werte für Plug-in-Hybride entsprechen nicht den tatsächlichen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge. Aktuelle Studien zeigen, dass die realen CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybriden rund drei bis fünf Mal höher liegen als die WLTP-Messwerte. Die zu tiefen WLTP-Werte für Plug-in-Hybride untergraben die Wirksamkeit des Neuwagenflottenziels und setzen einen Fehlanreiz für den Verkauf von Plug-in-Hybriden. Geschädigt werden auch die Käufer dieser Autos, die aufgrund der WLTP-Werte von zu tiefen Verbrauchsdaten und somit von zu tiefen Betriebskosten ausgehen. Bis verlässlichere Realverbrauchsdaten oder ein verbessertes Messverfahren vorliegen, sollten die WLTP-Werte dieser Fahrzeuge mindestens mit einem Faktor 3 multipliziert werden.

Art 26 (Berücksichtigung von Ökoinnovationen)

Viele der anrechenbaren Ökoinnovationen waren vor Jahren innovativ, sind nun aber bei Neuwagen schon sehr verbreitet (z.B. LED-Beleuchtung) – insbesondere bei der Schweizer Neuwagenflotte. Die vom ICCT zusammengetragenen Statistiken zeigen, dass der Anteil der Fahrzeuge mit sogenannten Ökoinnovationen in Ländern mit hoher Kaufkraft wie Deutschland oder Schweden am höchsten ist. Die wahren Ökoinnovationen (rein elektrisch und anderweitig fossilfrei betriebene Fahrzeuge) werden mit den restlichen Bestimmungen bereits an die Zielerreichung angerechnet. Weitere Ökoinnovationen sollen nur dann auf Gesuch hin anrechenbar sein, wenn auch im Kontext des aktuellen Schweizer Neuwagenangebotes es sich um ein tatsächlich innovatives Produkt handelt.
Anpassungsvorschlag:

1 Berücksichtigt wird eine CO₂-Verminderung durch den Einsatz von Ökoinnovationen **auf Gesuch hin, wenn der Hersteller oder Importeur nachweist, dass auch für den Schweizer Neuwagenmarkt die Verminderung innovativen Charakter hat**. Bei Kleinimporteuren wird eine solche Verminderung bis höchstens 7g CO₂/km berücksichtigt.

2 Die aufgrund von Ökoinnovationen erzielten CO₂-Verminderungen **werden die im CoC ausgewiesen sind** mit den folgenden Faktoren multipliziert, wobei das Ergebnis arithmetisch auf ein Zehntel Gramm CO₂/km gerundet wird

a im Jahr 2022: 1.7

b im Jahr 2023: 1.5

Art 30 Abs. 2 (Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe)

Es ist nicht einsichtig, weshalb in jedem Fall abgerundet werden soll, statt arithmetisch üblich zu runden, wie das auch bei der Rundung der individuellen Zielvorgabe gemäss Anhang 3 Ziff. 1.1. bzw. 1.2. der Fall ist.

Weitere Änderungen in der CO₂-Verordnung

Die Anpassung der GWP-Faktoren an den Stand der Wissenschaft macht Sinn. Die betroffenen Kompensationsmengen bei Wasserstoff und Pflanzenkohle sind heute gering und der innovative Charakter der Projekte somit gegeben. Längerfristig wäre z.B. bei Pflanzenkohle die realistische Sequestrierungsdauer zu berücksichtigen und die Anforderungen zur Verhinderung von Kollateralschäden explizit zu formulieren.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin