

Zürich, 22. März 2023

Bundesamt für Umwelt BAFU  
3003 Bern

[polg@bafu.admin.ch](mailto:polg@bafu.admin.ch)



Schweizerische  
Energie-Stiftung  
Fondation Suisse  
de l'Énergie

Sihlquai 67  
8005 Zürich  
Tel. 044 275 21 21

[info@energiestiftung.ch](mailto:info@energiestiftung.ch)  
PC-Konto 80-3230-3

## STELLUNGNAHME ZUR VERNEHMLASSUNG Verordnungspaket Umwelt Herbst 2023

---

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti  
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zu diesen vier UVEK-Verordnungsänderungen im Rahmen des Verordnungspakets Umwelt Herbst 2023 teilzunehmen.

In unseren Antworten beschränken wir uns aus Kapazitäts- und Expertisegründen auf die Lärmschutz- und die CO2-Verordnung. Die Grundanliegen der beiden Verordnungsanpassungen teilen wir, schlagen jedoch weitergehende und zum Teil andere Lösungsansätze vor, um die Situation tatsächlich verbessern zu können.

Wir bitten Sie um die Berücksichtigung unserer Änderungsanträge.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'LH', written in a cursive style.

Léonore Hälg  
Leiterin Fachbereich Erneuerbare Energien & Klima

## Änderung der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) – Konkretisierung des Vorsorgeprinzips bei Wärmepumpen

---

Wir sind sehr einverstanden mit dem Grund diese Verordnungsänderung vorzunehmen. Für die rasche Dekarbonisierung der Schweiz sind wir darauf angewiesen, dass das Bewilligungsverfahren für klimaverträgliche Heizsysteme mindestens so einfach und schnell möglich ist wie für Öl- und Gasheizungen. Idealerweise sind die Bewilligungsverfahren am einfachsten und schnellsten für jene Heizsysteme, welche den kleinsten Umweltschaden bewirken (Erdsonden-WP, Solar und Fernwärme) gefolgt von Luft-Wasser-WP und Holzheizungen. Im Folgenden äussern wir uns hier jedoch lediglich zur Änderung der Lärmschutzverordnung für Luft-Wasser-WP.

Der vorliegende Entwurf versucht das Vorsorgeprinzip so zu konkretisieren, dass es im Bewilligungsverfahren einfach überprüft werden kann und auch im Fall von Gerichtsentscheiden eine hohe Rechtssicherheit für den Bauherrn ergibt. Zudem soll die Bemessungstemperatur auf 2° C Aussentemperatur angehoben werden. Dies unterstützen wir im Grundsatz.

Allerdings scheint uns die vorliegende Formulierung ungeeignet zu sein, das Vorsorgeprinzip ernsthaft zu verfolgen. Während in Art.7, Abs.3a das Vorsorgeprinzip klar erkennbar ist, scheint es aus zwei Gründen eine reine Papiervorgabe zu sein, denn

1. es ist verknüpft mit einer oder-Bedingung in Buchstabe b), die zumindest für Wohngebäude heute ohnehin erfüllt sein dürfte, und
2. entsprechen 1% der Investitionssumme oftmals 200.- bis 1500.- Franken Mehrkosten, die eine 3dB ruhigere Anlage kosten dürfte. Dies wäre einerseits eine sehr günstige Massnahme um den Lärm erheblich zu senken und andererseits zwingt sie die Bewilligungsbehörde und je nach Formular den Bauherrn eine sehr aufwändige Analyse von alternativen Geräten, Lärmschutzmassnahmen oder Aufstellungsvarianten zu prüfen. Diese wären dann wiederum anfechtbar durch Nachbar:innen.

Somit würde die Verordnung in der Praxis dazu führen, dass meist nur Buchstabe b) nachgewiesen wird. Damit würde jeglicher Anreiz an die Branche wegfallen, lärmärmere Lösungen zu entwickeln und zu installieren.

Wir schlagen deshalb folgende **Änderung** vor:

### **Art. 7 Abs. 3**

3 Bei neuen Luft/Wasser-Wärmepumpen, die der Raumheizung oder der Erwärmung von Trinkwasser dienen und deren Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten, sind weitergehende Emissionsbegrenzungen nach Absatz 1 Buchstabe a nur zu treffen, wenn:

- ~~a. mit höchstens einem Prozent der Investitionskosten der Anlage eine Begrenzung der Emissionen von mindestens 3 dB erzielt werden kann; oder~~
- a. die eingesetzte Wärmepumpe innerhalb ihrer Leistungs- und Anwendungsklasse zu den 50% lautesten Geräte gehört; oder

- b. eine leistungsvariable Anlage bei über 2°C Aussentemperatur auf mehr als 65 Prozent ihrer Leistungsfähigkeit läuft.

*Abs.4 (neu)*

4 Hocheffiziente Wärmepumpen (Energieeffizienzklasse A) und Wärmepumpen mit klimaverträglichen Kältemittel erfüllen Buchstabe a in Abs.3 grundsätzlich.

Wir lesen den erläuternden Bericht zudem so, dass weiterhin gilt, dass kein elektrischer Heizeinsatz zum Einsatz kommen soll.

#### **Begründung**

Mit dieser Begründung werden Anreize gesetzt, die lärmärmsten 50% der Wärmepumpen einzubauen und damit das Vorsorgeprinzip tatsächlich gestärkt. Da auch die Energieverschwendung und Klimaschädlichkeit dem Vorsorgeprinzip folgen müssen und keinesfalls Regelungen dazu führen sollen, dass allenfalls lautere aber insgesamt bessere Wärmepumpen nicht installiert werden, braucht es den Absatz 4. Der ursprünglich vom Bundesrat vorgeschlagene Buchstabe a. hätte im Streitfall genau diesen Effekt. Eine teurere energieeffiziente oder/und klimafreundlichere Wärmepumpe müsste durch eine günstigere, aber schallärmere WP ersetzt werden, obschon diese eine schlechtere Gesamtkobilanz hätte. Dies entspricht nicht dem Vorsorgeprinzip.

Da die Leistungs- und Anwendungsklasse unterschieden wird, ist der neue Buchstabe a. auf jeden Fall umsetzbar. Entsprechende Gerätelisten sind dem Cercle Bruit bereits zugänglich.

Mit der Änderung in Anhang 6 sind wir einverstanden.

## **Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen**

---

### **Gesamtbeurteilung Änderungen zum Vollzug der Neuwagenflottenziele**

Wir anerkennen, dass der Bundesrat eine deutliche Verbesserung vorschlägt, um Missbräuche zur Umgehung der Klimapolitik im Bereich der Neuwagenflotten zu vermeiden. Die jetzige Regelung mit einer Wartefrist von 6 Monaten wird je länger desto häufiger von auffallend CO<sub>2</sub>-intensiven Fahrzeugen genutzt, die so nicht dem CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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:innen-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 CO<sub>2</sub>-Gesetz nicht vorgesehen ist, können reine Elektroauto-Importeure anderen Importeuren erlauben, zusätzliche CO<sub>2</sub>-Intensive Fahrzeuge sanktionsfrei zu verkaufen. Tesla-Käufer:innen, 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. Sie ist nötig um Missbräuche zu Lasten des Klimaschutzes zu vermeiden. Wir teilen in dieser Frage voll und ganz die Einschätzung des Bundes: "Als Missbrauch wird gewertet, wenn Neuwagen in grossen Zahlen im Ausland erstmals zugelassen und vor der Verzollung in der Schweiz zurückgehalten werden, um die Bezahlung einer Sanktion zu umgehen." (Auswirkungen der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018" S. 56). Das Monitoring zum Vollzug des Neuwagenflottenziels hat gezeigt, dass die Zahl der betroffenen Fahrzeuge zunimmt.

Die Umweltkommissionen des Parlaments haben deshalb berichtet, dass Hinweise vorhanden sind, dass bei emissionsstarken Fahrzeugen die Frist von sechs Monaten von Importeuren bewusst abgewartet werde, um die Bezahlung der Ersatzleistungen des Neuwagenflottenziels zu umgehen und damit das CO<sub>2</sub>-Flottenziel zu torpedieren. (Auswirkungen der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012-2018" vom 18. Februar 2020, S. 57). Umweltpolitiker aus fünf der sechs im Parlament

vertretenen Fraktionen haben darauf den Bundesrat aufgefordert, die Regeln zu verschärfen (Interpellation 20.4321).

Ein Importeur empfahl seinen Kundinnen und Kunden sogar öffentlich, von dieser Gesetzeslücke zu profitieren, wie die Zeitung "Matin Dimanche" vom 30. August 2020, S.3. berichtete: ("Der Kunde hat immer die Möglichkeit im Ausland ein leistungsstarkes Auto zu kaufen und es nach sechs Monaten in die Schweiz zu importieren, ohne die CO2-Steuer zu bezahlen.")

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 Erstinverkehrsetzung 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. Das geltende Recht (Art 17d Abs. 1 CO2V) ist eindeutig. Die bei der Zulassung festgelegte Verwendung muss der tatsächlichen Verwendung durch die Endabnehmer:innen entsprechen.

#### **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:innen 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, Schweden, Österreich und den Niederlanden 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>/km berücksichtigt.

2 Die aufgrund von Ökoinnovationen erzielten CO<sub>2</sub>-Verminderungen ~~werden die im CoC ausgewiesen sind~~ mit den folgenden Faktoren multipliziert, wobei das Ergebnis arithmetisch auf ein Zehntel Gramm CO<sub>2</sub>/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 jeden 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 CO<sub>2</sub>-Verordnung**

Aus Kapazitätsgründen verzichten wir auf eine detaillierte Stellungnahme. 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. Deshalb machen Vereinfachungen aktuell Sinn. Längerfristig wäre z.B. Bei Pflanzenkohle die realistische Sequestrierungsdauer zu berücksichtigen und die Anforderungen zur Verhinderung von Kollateralschäden expliziter zu formulieren.