

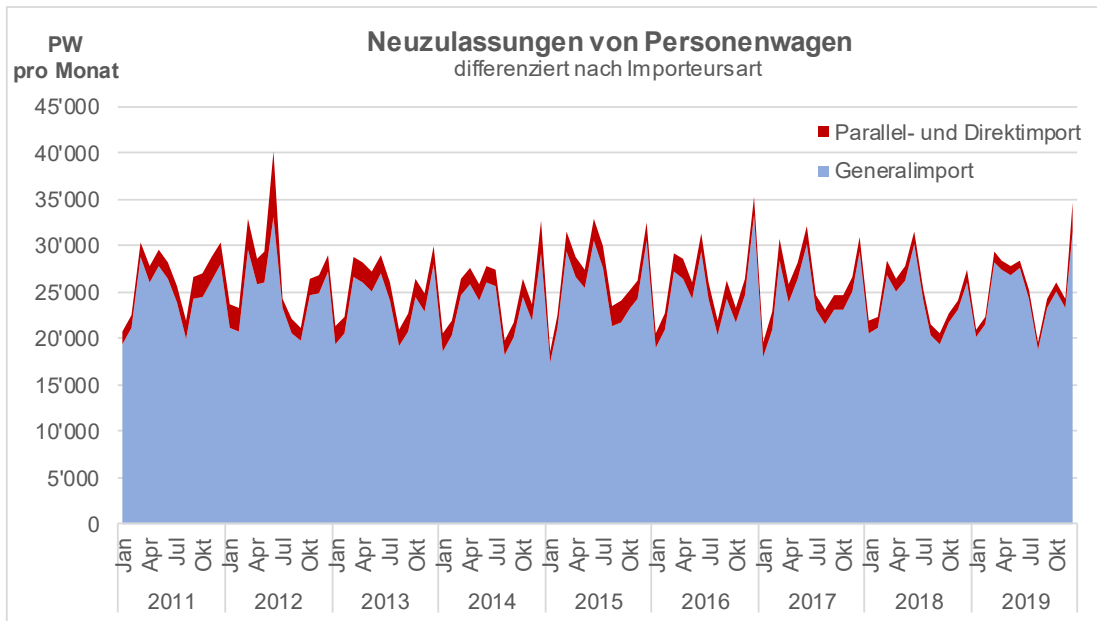


## Faktenblatt

### Vollzug der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Personenwagen 2019

#### Neuzugelassene Personenwagen und ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen

2019 wurden in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein rund 314'000 Personenwagen (PW) erstmals zugelassen und auf ihre CO<sub>2</sub>-Zielerreichung geprüft. Dies entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um rund 13'000 PW. Der Geltungsbereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften umfasst auch PW, die im Ausland weniger als 6 Monate vor der Verzollung in der Schweiz zum ersten Mal zugelassen wurden. Die nachfolgende Grafik zeigt die monatlichen Zulassungszahlen von neuen PW in den Jahren 2011 bis 2019:

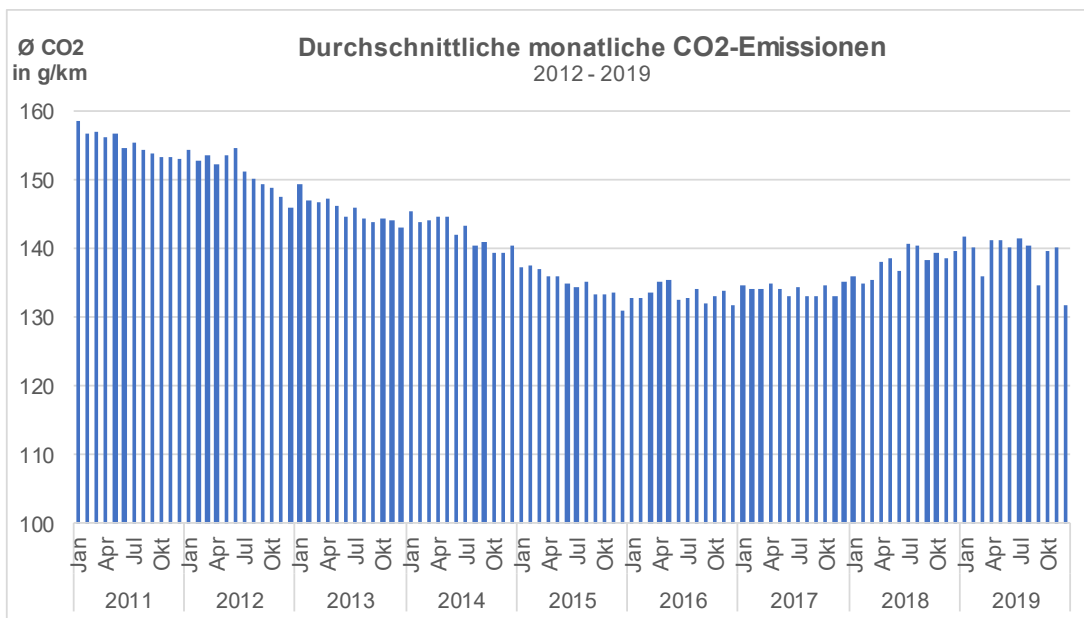


Datenquelle: IVZ/ASTRA

Die starken Schwankungen der Gesamtzulassungszahlen und der Marktanteile von direkt und parallel importierten PW im Jahr 2012 waren unter anderem auf Übergangseffekte bei der Einführung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften per 1. Juli 2012 zurückzuführen. Seit der Einführung der Emissionsvorschriften lag der Marktanteil des Parallel- und Direktimports bei rund 7%. 2018 ist er auf rund 5% gesunken. 2019 setzte sich dieser rückläufige Trend fort: Die Marktanteile des Parallel- und Direktimports lagen 2019 bei rund 4.5%. Ein direkter Zusammenhang zwischen diesem Rückgang und der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung ist indes nicht erkennbar. Einerseits haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen seit dem Jahr 2016 nur noch leicht und für alle Importeure gleichermassen verändert. Andererseits sind die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug bei den Parallelimporteuren im Durchschnitt tiefer als bei den Generalimporteuren (siehe Tabelle auf Seite 4).

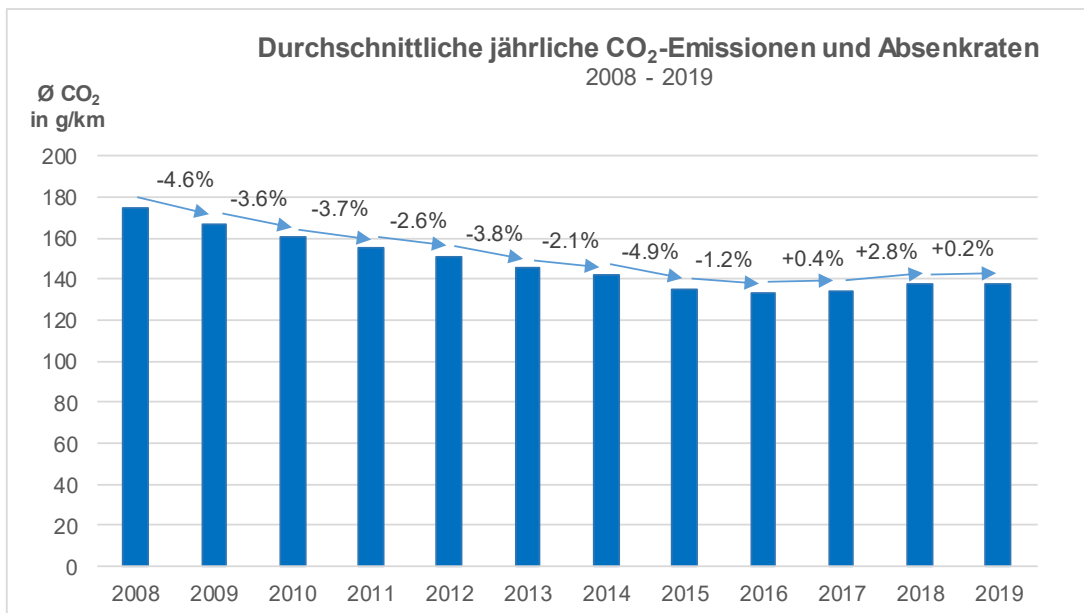


Die folgende Grafik zeigt die monatliche Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen PW für die Jahre 2011 bis 2019. Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen haben sich 2019 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres eingependelt.



Datenquelle: ASTRA

Der durchschnittliche jährliche Emissionswert der Neuwagenflotte sank zwischen 2008 und 2019 von 175 g CO<sub>2</sub>/km auf rund 138.1 g CO<sub>2</sub>/km, ein Rückgang um insgesamt rund 21.1%. Der Tiefstwert wurde 2016 mit rund 133.6 g CO<sub>2</sub>/km erreicht. Die durchschnittliche jährliche Absenkrate im Zeitraum 2008-2019 liegt bei 2.1%.



Datenquelle: ASTRA

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen PW betragen im Jahr 2019 rund 138.1 g CO<sub>2</sub>/km. Das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher auf ihre Zielerreichung geprüften PW, erfasst nach den Vorgaben der CO<sub>2</sub>-Verordnung, lag bei rund 1'706 kg. Dies sind 26 kg mehr als im Vorjahr und 118 kg mehr als das für die Berechnung der Zielvorgabe relevante Referenzleergewicht (M<sub>t-2</sub>).



## Importeure von Personenwagen

Sämtliche Importeure, die ihre neu zugelassenen PW gesamthaft als Flotte abrechnen möchten, müssen beim Bundesamt für Energie (BFE) als Grossimporteur registriert sein. 2019 waren insgesamt 79 Grossimporteure beim BFE angemeldet. Diese lassen sich nach verschiedenen Gesichtspunkten unterscheiden:

- 69 Einzelimporteure, 10 Emissionsgemeinschaften
- 27 Generalimporteure, 52 Parallelimporteure

Die 10 grössten Grossimporteure waren zusammen für rund 85% der Fahrzeug-Neuzulassungen 2019 verantwortlich (minus 2% im Vergleich zum Vorjahr).

## Erreichung des Flottenziels und Einhaltung der Zielvorgabe

Ende 2014 lief das sogenannte Phasing-in der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für PW aus. Seit 2015 werden bei Grossimporteuren sämtliche unter den Geltungsbereich der Gesetzgebung fallenden PW für die Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigt. Bei Kleinimporteuren gelten seit 2015 keine reduzierten Sanktionsbeträge mehr.

Seit dem Referenzjahr 2016 werden zudem keine sogenannten Supercredits (Mehrfachgewichtung von Fahrzeugen mit CO<sub>2</sub>-Emissionen < 50 g/km) mehr berücksichtigt. Diese PW werden in der Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 2016 nur noch einfach angerechnet. Im Jahr 2019 wurden rund 15'600 PW mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von weniger als 50 g CO<sub>2</sub>/km zugelassen. Das sind mehr als doppelt so viele als im Vorjahr. Bei rund 85% dieser Fahrzeuge handelt es sich um PW mit rein elektrischem Antrieb.

Das Flottenziel von 130 g CO<sub>2</sub>/km wurde 2019 mit einem Flottenschnitt von rund 138.1 g CO<sub>2</sub>/km erneut überschritten (2018: rund 137.8 g CO<sub>2</sub>/km). Bei der Sanktionsberechnung wird für jeden Grossimporteur eine für seine Neuwagenflotte spezifische, individuelle CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe berechnet (bei einem Klein- oder Einzelimporteur ist es die fahrzeugspezifische Zielvorgabe). Diese individuelle Zielvorgabe wird durch das Leergewicht des Fahrzeugs bzw. der Flotte beeinflusst. Weil das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher PW im Jahr 2019 das Referenzleergewicht um 118 kg überstieg und die Schweizer Regelung Klein- und Nischenherstellern (Spezialziele) gemäss EU-Regelung berücksichtigt, lagen auch die individuellen Zielvorgaben der Importeure im Mittel höher als 130 g/km:

2019	Personenwagenflotte	PW ohne Spezialziele	PW mit Kleinherstellerziel*	PW mit Nischenherstellerziel*
Anzahl PW	314'000	300'000	2'000	12'000
Ø CO <sub>2</sub> -Emissionen	138.1	137	273.6	140.7
Ø Leergewicht (kg)	1'706	1717.5	1974.2	1'381.8
CO <sub>2</sub> -Zielvorgabe	135.4	135.9	268.2	141.3

\*Anstelle einer gewichtsabhängigen Zielvorgabe wurde bei diesen Fahrzeugen ein fester markenspezifischer Zielwert gemäss der für das Jahr 2019 geltenden Liste von Spezialzielen für die Berechnung verwendet. Übersicht über die aktuellen Spezialziele verfügbar unter: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen/personenwagen-pw.html>

Insgesamt erreichten 54 der 79 registrierten Grossimporteure ihre individuelle Zielvorgabe für die im Jahr 2019 zugelassene Flotte und schuldeten damit keine Sanktion. Bei 19 Importeuren lagen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen über der individuellen Zielvorgabe. Bei 6 Grossimporteuren ist die Berechnung der Sanktion noch nicht abgeschlossen.



## Sanktionserträge und Vollzugsaufwand

2019 wurden rund 314'000 Fahrzeuge zugelassen, die in den Geltungsbereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften fallen und bei denen die Einhaltung der Zielvorgabe geprüft wurde. Einen Überblick in Zahlen liefern die nachfolgenden Tabellen. Die Zahlen zu den Sanktionen sind provisorisch, da die Berechnung der definitiven Sanktion von 6 Grossimporteuren per Anfang Juli 2020 noch nicht abgeschlossen werden konnte.

	Grossimporteure	Kleinimporteure	Total
Geprüfte Personenwagen	313'000	1'000	314'000
Ertrag <sup>1</sup>	Fr. 76'985'000	Fr. 1'164'000	Fr. 78'149'000
Kosten			Fr. 1'456'000
<b>Nettoertrag</b>			<b>Fr. 76'693'000</b>

Obschon die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 2018 nur leicht angestiegen sind, fallen die insgesamt erhobenen Sanktionen mit rund 78,1 Millionen Franken um mehr als doppelt so hoch aus als im Vorjahr. Grund dafür ist, dass bis 2018 auf den ersten 3 Gramm Zielwertüberschreitung reduzierte Frankenbeträge galten. Diese Regelung ist im Jahr 2019 ausgelaufen. Nachfolgende Tabelle zeigt die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug nach Importeur-Gruppen:

2019	Alle	Generalimport	Parallelimport	Direktimport	Parallel & Direktimport
<b>Sanktion pro PW<sup>1</sup></b>	Fr. 252.—	Fr. 263.—	Fr. 26.—	Fr. 1'419.—	Fr. 115.—

Der Nettoertrag von insgesamt rund 76.7 Millionen CHF wird zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein aufgeteilt. Rund 450'000 Franken kommen dem Fürstentum Liechtenstein zu, 76.2 Millionen Franken werden dem Schweizer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF zugewiesen.

	FL	CH	Total
Geprüfte Personenwagen	2'000	312'000	314'000
Ertrag <sup>1</sup>	Fr. 503'000	Fr. 77'646'000	Fr. 78'149'000
Kosten	Fr. 46'000	Fr. 1'410'000	Fr. 1'456'000
<b>Nettoertrag</b>	<b>Fr. 457'000</b>	<b>Fr. 76'236'000</b>	<b>Fr. 76'693'000</b>

<sup>1</sup> Die Berechnung der Sanktion von 6 Grossimporteuren ist noch nicht abgeschlossen. Allfällige Sanktionserträge dieser Importeure fehlen in der Übersicht. Die Ertragszahlen sind somit provisorischer Natur.