



23. Juli 2018

Erläuterungen

zur Änderung der Anhänge 4a und 5 der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (SR 641.711)

1. Ausgangslage

Das Parlament hat am 18. März 2011 eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes verabschiedet, welche CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen (PW) festlegt. Die dazugehörigen Vollzugsbestimmungen sind in der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen geregelt. Mit den Emissionsvorschriften wurden die Importeure von PW verpflichtet, die Emissionen von neuen PW auf durchschnittlich 130 g CO₂/km zu reduzieren. Mit der am 30. September 2016 vom Parlament verabschiedeten Teilrevision des CO₂-Gesetzes im Rahmen des ersten Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050 wurde ein weitergehender Zielwert von 95 g/km ab 2020 beschlossen.

Für jeden Importeur wird eine individuelle CO₂-Zielvorgabe in Abhängigkeit des Leergewichts aller von ihm importierten PW festgelegt. Erreicht der Importeur die Zielvorgabe nicht, wird pro Gramm Zielvorgabenüberschreitung für jeden importierten PW eine Sanktion fällig. Mit der Teilrevision des CO₂-Gesetzes werden die zu entrichtenden Sanktionsbeträge pro Gramm jährlich aktualisiert.

2. Berechnung der Zielvorgabe für Importeure

Im Anhang 4a der CO₂-Verordnung (Stand am 1. Januar 2018) wird die Berechnungsart der Zielvorgabe anhand der folgenden Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische Emission (in g CO}_2\text{/km)} = 130 + a \cdot (M_{i,t} - M_{t-2})$$

wobei:

a: 0.0457 (Steigung der Zielwertgeraden)

$M_{i,t}$: Durchschnittliches Leergewicht der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen des Importeurs i in kg. Für Kleinimporteure, welche pro Jahr weniger als 50 PW importieren und neu zulassen, gilt das Leergewicht des einzelnen PW.

M_{t-2} : Durchschnittliches Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen in kg

Im Rahmen der Berechnung der individuellen Zielvorgabe wird dem Leergewicht der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten PW des Importeurs das durchschnittliche Leergewicht der im vorletzten Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetzten PW gegenübergestellt. Dieses sog. Referenzleergewicht (M_{t-2}) wurde bisher aufgrund praktischer Aspekte (Datenverfügbarkeit bei Vollzugsbeginn im Juli 2012) als Durchschnittsgewicht der in der Zulassungsdatenbank MOFIS ausgewiesenen Gewichtseinträge berechnet. Das durchschnittliche Leergewicht der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen ($M_{i,t}$) basiert allerdings auf den im Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften geltend gemachten Gewichtswerten (sog. Vollzugsdaten, definiert nach Art 24 und 25 der CO₂-Verordnung), welche im Durchschnitt höher ausfallen als die Gewichtsangaben nach MOFIS. Eine Vereinheitlichung der Datengrundlage für M_{t-2} und $M_{i,t}$ würde eine Verschärfung der individuellen Zielvorgabe nach sich ziehen. Im aktuell anspruchsvollen Umfeld angesichts der laufenden Umstellungsphase auf das neue



Messverfahren WLTP wird auf eine Vereinheitlichung verzichtet und für die Berechnung des $M_{t,2}$ nach wie vor auf MOFIS-Gewichtswerte zurückgegriffen. Mit der ab 2022 geplanten Umstellung auf fahrzeugscharfe Daten (Certificate of Conformity CoC als Grundlage) für die technische Dokumentation und Fahrzeugzulassung wird eine Neudefinition und Vereinheitlichung der Datenbasis für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe in jedem Fall erfolgen müssen.

3. Änderung des Anhangs 4a Ziffer 2 der Verordnung

Artikel 135 der Verordnung beauftragt das UVEK, das Leergewicht der im Jahr zuvor erstmals in Verkehr gesetzten PW festzulegen und dieses im Anhang 4a der Verordnung zu veröffentlichen. Analog zum durchschnittlichen Leergewicht aller im Jahr 2016 erstmals in Verkehr gesetzten PW von 1'563 kg wurde das durchschnittliche Leergewicht aller im Jahr 2017 erstmals in Verkehr gesetzten PW anhand einer Auswertung des Motorfahrzeuginformationssystems des Bundes (MOFIS) und in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) auf 1'588 kg festgelegt. Dabei wurden die Daten aller im Jahr 2017 erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzten PW berücksichtigt. Die Leergewichtsdaten konnten anhand von Daten aus den Schweizer Typengenehmigungen plausibilisiert werden. In wenigen Fällen, wo weder Leergewichtsdaten noch eine Typengenehmigung vorhanden waren, wurde ein minimales Leergewicht eingesetzt.

4. Auswirkungen des M_{2017}

Das M_{2017} ist gegenüber dem M_{2016} um 25 kg auf 1'588 kg angestiegen. Für Importeure, deren Neuwagenflotte im gleichen Ausmass angestiegen ist, ändert sich die Zielvorgabe nicht. Für Flotten mit einem geringeren Gewichtsanstieg sinkt die Zielvorgabe, für solche mit einem stärkeren Anstieg steigt sie. Bleibt das Durchschnittsgewicht einer Flotte unverändert, so sinkt die individuelle Zielvorgabe um rund 1.1 Gramm CO₂ pro Kilometer.

5. Änderung des Anhangs 5 der Verordnung

Artikel 135 der teilrevidierten CO₂-Verordnung beauftragt das UVEK, die Sanktionsbeträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes jährlich anzupassen. Als Ausgangswert gilt der von der Europäischen Union festgelegte Betrag von 95 Euro pro Gramm Überschreitung. Für die Umrechnung in Schweizer Franken wird jeweils der Mittelwert der Devisen-Tageskurse im Verkauf der zwölf Monate vor dem 30. Juni des Jahres vor dem Referenzjahr herangezogen.

Pro Gramm Zielwertüberschreitung ist ein Betrag von 111 Franken zu entrichten.

Ab dem Jahr 2019 sind die Sanktionsbeträge erstmals nicht mehr abgestuft. Die Zielwertüberschreitung wird auf Zehntel Gramm abgerundet. Ab Überschreitungen der Zielvorgabe von 0.1 Gramm werden somit 111 Franken pro Gramm fällig.

6. Datum des Inkrafttretens

Die Änderungen treten am 1. November 2018 in Kraft.