



Faktenblatt

Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper 2024

Erstmals zugelassene Lieferwagen und leichte Sattelschlepper und ihre CO₂-Emissionen (Sammelbegriff: leichte Nutzfahrzeuge, LNF)

2024 fielen rund 27'700 in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein erstmals zum Verkehr zugelassene LNF in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften. Dies entspricht in etwa dem Niveau des Vorjahres. Der Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften umfasst neben Neufahrzeugen auch LNF, die im Ausland weniger als 6 Monate vor der Verzollung in der Schweiz zum ersten Mal zugelassen wurden, sowie Fahrzeuge, die zum Verzollungszeitpunkt vor weniger als einem Jahr erstmals im Ausland zugelassen wurde, wenn ihre Fahrleistung weniger als 5000 km beträgt. Im Vergleich mit dem Jahr 2019 liegen die Neuzulassungen zwar um 20% tiefer, dies vor allem deshalb, weil mehr Fahrzeuge vom Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen sind. Darunter fallen hauptsächlich Fahrzeuge, die aufgrund ihres hohen Leergewichts und fehlender WLTP-Emissionswerte nicht in den Geltungsbereich fallen. Die Anzahl solcher Fahrzeuge hat gegenüber den Vorjahren noch einmal deutlich zugenommen. Von den dem Geltungsbereich unterstellten LNF waren rund 27'000 Neufahrzeuge. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung von neuen LNF in den Jahren 2017 bis 2024 nach Importeursgruppe.

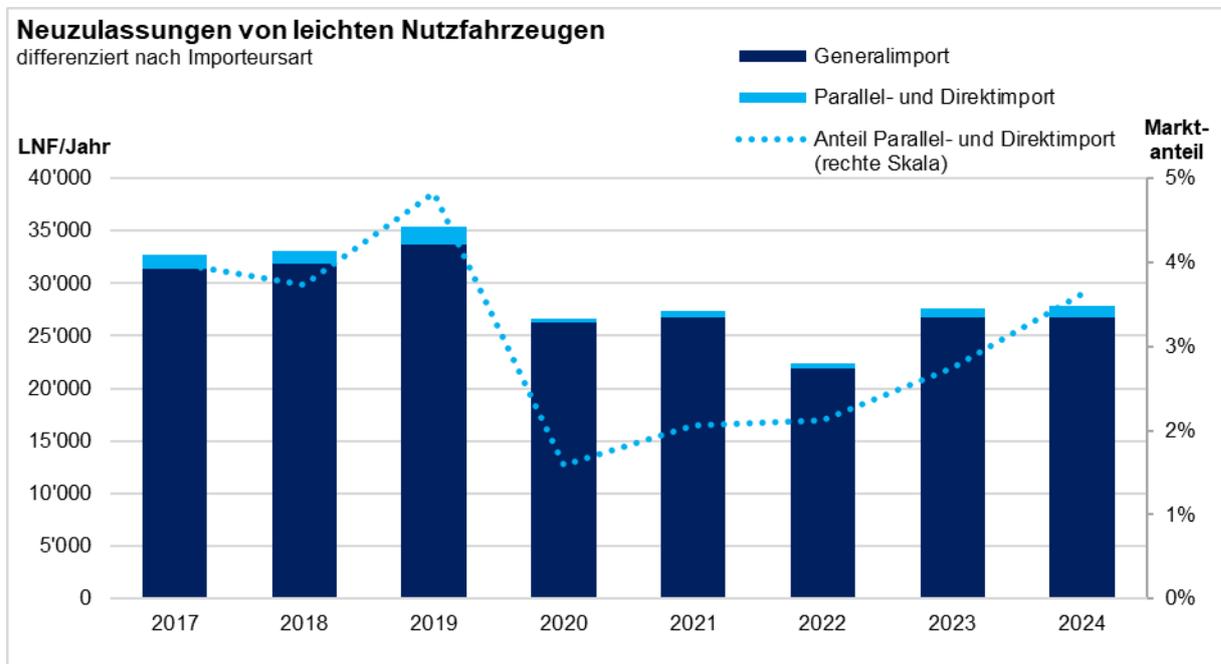


Abbildung 1: Jährliche Neuzulassungen von LNF nach Importeursart. Datenquelle: ASTRA (IVZ)¹

Starke Schwankungen der Marktanteile von direkt und parallel importierten LNF sind auf Übergangseffekte im Zusammenhang mit den CO₂-Emissionsvorschriften zurückzuführen. Die Vorschriften traten

¹ Bis 2019 sind in der Grafik sämtliche Neuwagen abgebildet, ab 2020 nur noch jene, die dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften unterstellt sind.



am 1. Januar 2020 in Kraft. Vorgezogene Zulassungen sorgten daher für einen Peak im Dezember 2019. Der Abverkauf der Ende 2019 aufgebauten Lagerbestände, verbunden mit der allgemeinen Marktentwicklung, beeinflusst unter anderem durch die Coronakrise und den Krieg in der Ukraine, sorgten für tiefere Marktanteile des Parallel- und Direktimports. Vor Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften lag der langfristige durchschnittliche Marktanteil des Parallel- und Direktimports neuer LNF bei rund 4 Prozent. Zwar ist das Niveau aus der Zeit vor Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften noch nicht ganz erreicht, allerdings erholen sich die Marktanteile seit dem Jahr 2020 stetig und lagen 2024 bei rund 3.6 Prozent (2021 und 2022 je: 2.1%). In Bezug auf die CO₂-Emissionsvorschriften ist festzuhalten, dass für alle Importeure dieselben gesetzlichen Vorgaben gelten. Die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug liegen bei den Generalimporteuren mehr als doppelt so hoch als bei Parallelimporteuren (siehe Tabelle 2: Sanktionsbeträge pro Fahrzeug (gerundet auf Franken) nach Importeur-Gruppe). Durch den vermehrten Import von Gebrauchtfahrzeugen haben Parallel- und Direktimporteure zumindest teilweise die rückläufigen Marktanteile bei Neuwagen kompensiert. Der Anteil Gebrauchtwagen zeigt sich seit Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften gegenüber 2019 nach wie vor deutlich erhöht und lag 2024 bei rund 9 Prozent. Gebrauchtwagen werden grossmehrheitlich von Parallel- und Direktimporteuren in die Schweiz eingeführt.

Die folgende Grafik zeigt die monatliche Entwicklung der CO₂-Emissionen neuer LNF der Jahre 2017 – 2024. Mit der Umstellung vom NEFZ- auf das WLTP-Messverfahren erhöhten sich die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer LNF. Zur Vermeidung einer kalten Verschärfung der Massnahme wurde im Rahmen dieser Umstellung auch der Zielwert angepasst.

Durchschnittliche monatliche CO₂-Emissionen von LNF

2017 - 2024

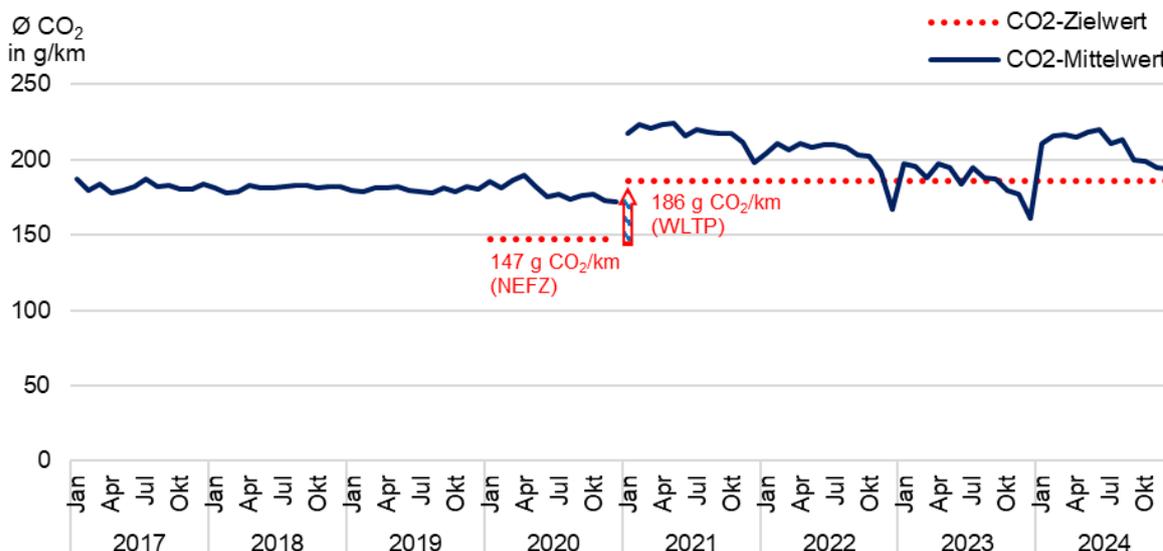


Abbildung 2: Monatliche CO₂-Emissionen 2017-2024. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller neuen LNF im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften betragen im Jahr 2024 rund 192.4 g CO₂/km. Somit wurde der Flottenzielwert von 186 Gramm CO₂/km um rund 6 Gramm überschritten. Im Vergleich mit dem Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme um 3.4 Prozent. Dies ist die erste Zunahme seit Erfassung der Daten im Jahre 2008.



Durchschnittliche jährliche CO₂-Emissionen und Absenkraten von LNF

2008 - 2024

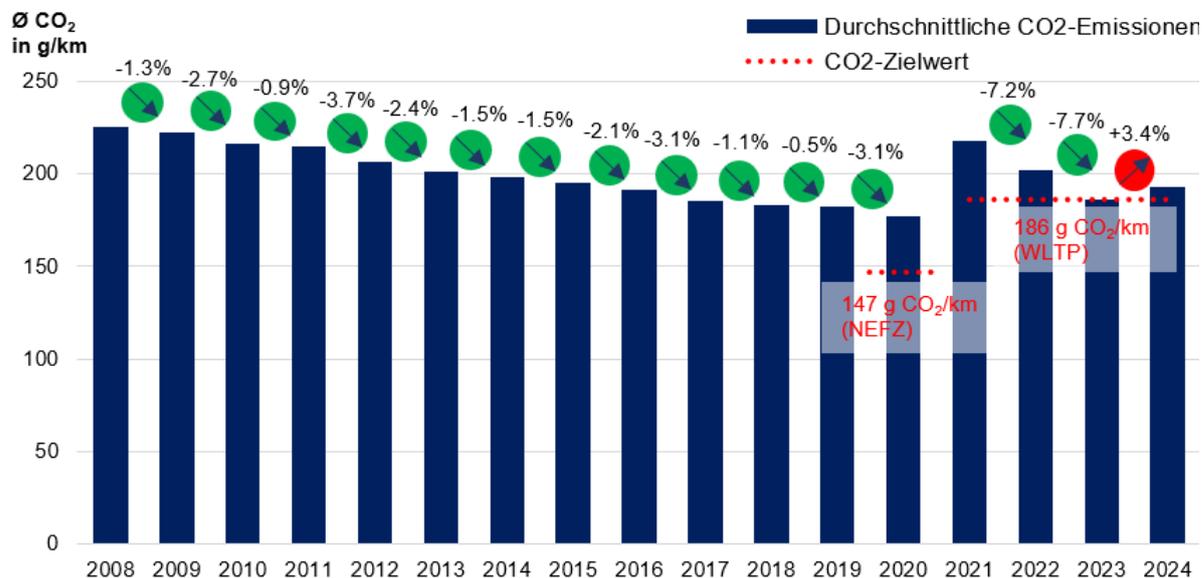


Abbildung 3: Durchschnittliche jährliche CO₂-Emissionen und Absenkraten. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)

Das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften unterstellten LNF lag 2024 bei rund 2'107 kg. Damit liegt es 32 kg unter dem Vorjahreswert und 10 kg unter dem für die Berechnung der Zielvorgabe relevanten Referenz-Leergewicht (M_{t-2}). Wie bereits im Vorjahr haben Importeure freiwillig Daten aus der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity, CoC) geltend gemacht. Im Gegensatz zur Typengenehmigung, bei welcher für die Sanktionsberechnung jeweils der maximale Leergewichts- und CO₂-Wert des Fahrzeugtyps massgebend ist, sind bei CoC-Daten die fahrzeugspezifischen und in der Regel tieferen Leergewichts- und CO₂-Werte massgebend. Das durchschnittliche Leergewicht der CoC-Daten liegt gegenüber der Typengenehmigung um rund 135 kg tiefer. Gleichzeitig liegt auch der CO₂-Wert bei CoC-Daten im Durchschnitt um 30 Gramm tiefer. Im Jahr 2024 haben die Importeure für rund 5'200 Fahrzeuge CoC-Datensätze eingereicht, das entspricht einem Anteil von rund 18.8 Prozent aller Fahrzeuge (2023: 7'700, 27.5%). Gleichzeitig wird das Zulassungssystem schrittweise auf fahrzeugscharfe elektronische CoC (e-CoC) umgestellt. Im Jahr 2024 wurden rund 11'200 LNF, die dem Geltungsbereich des CO₂-Emissionsvorschriften unterstellt sind, mittels neuem Zulassungsverfahren erstmals zum Verkehr zugelassen. Dies entspricht einem Anteil von über 40 Prozent und stellt eine Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr dar (2023: 5'750 Fahrzeuge; 20.5 Prozent). Insgesamt wurden somit knapp 60 Prozent der LNF unter Berücksichtigung fahrzeugscharfer CoC-Daten abgerechnet.

Werden einzelfahrzeugspezifische Daten für die Abrechnung verwendet, werden auch sogenannte Öko-Innovationen berücksichtigt. Dabei handelt es sich um innovative CO₂-reduzierende Technologien, bei denen eine Reduktion der CO₂-Emissionen auf dem Prüfstand nicht gemessen wird (weil beispielsweise treibstoffsparende Lichtmaschinen bei der Prüfstandsmessung ausgeschaltet sind). Rund 29 Prozent der Gesamtflotte wiesen im Jahr 2024 solche Öko-Innovationen aus. Im Durchschnitt liegt die CO₂-Reduktion bei Fahrzeugen mit Öko-Innovationen bei rund einem Gramm CO₂ pro Kilometer. Dadurch verringern sich die mittleren CO₂-Emissionen der Gesamtflotte von 192.4 auf rund 192.1 Gramm CO₂/km.



Erreichung des Flottenziels und Einhaltung der Zielvorgabe

Die Importeure haben die Zielvorgabe im Jahr 2024 um rund 6.4 g/km überschritten. Grund dafür war insbesondere der rückläufige Anteil von Elektrofahrzeugen. Im letzten Jahr verfügten 10.4 Prozent der dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften unterstellten LNF über einen emissionsfreien Antrieb (Vorjahr rund 14.6%).

Im Zuge der Sanktionsberechnung wird für jeden Grossimporteur eine für seine Neuwagenflotte spezifische, individuelle CO₂-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. Das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher LNF im Jahr 2024 lag mit 2'107 kg um 10 kg unter dem Referenzleergewicht. Somit lagen auch die individuellen Zielvorgaben der Importeure im Mittel unter den 186 g/km. Der mittleren CO₂-Zielvorgabe der Gesamtflotte betrug rund 185 g CO₂/km. Diesem Wert stehen massgebende durchschnittliche CO₂-Emissionen von 192.1 g CO₂/km (unter Berücksichtigung der gewichteten Öko-Innovationen) gegenüber. Die Zielvorgabe wurde somit im Durchschnitt um 7.1 g CO₂/km überschritten.

Importeure von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Sämtliche Importeure, die ihre neu zugelassenen LNF gesamthaft als Flotte abrechnen möchten, müssen beim Bundesamt für Energie (BFE) als Grossimporteur registriert sein. 2024 waren insgesamt 28 Grossimporteure beim BFE angemeldet. Diese lassen sich nach verschiedenen Gesichtspunkten unterscheiden:

- 24 Einzelimporteure, 4 Emissionsgemeinschaften
- 11 Generalimporteure, 17 Parallelimporteure

Die 10 grössten Grossimporteure vereinen rund 94 Prozent der LNF, die unter den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen. Dies ist ein leichter Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (97 Prozent). Insgesamt erreichten oder unterschritten 12 der 28 registrierten Grossimporteure ihre individuelle Zielvorgabe für die im Jahr 2024 zugelassene Flotte und schuldeten damit keine Sanktion. Bei 16 Importeuren lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen über der individuellen Zielvorgabe. Zudem haben sich 8 Importeure provisorisch als Grossimporteure beim BFE registriert und die Mindestanzahl Fahrzeuge (6 LNF) nicht erreicht (Total: 26 Fahrzeuge). Bei 2 Grossimporteuren ist die Sanktionsberechnung noch nicht abgeschlossen.

Sanktionserträge

2024 wurden rund 27'400 neue LNF zugelassen, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen.²

2024	Grossimporteure	Kleinimporteure	Total
Geprüfte Lieferwagen	27'200	200	27'400
Ertrag	Fr. 21'655'000	Fr. 618'000	Fr. 22'273'000

Tabelle 1: Sanktionserträge 2024

² Die Abrechnung von zwei LNF-Grossimporteuren ist noch nicht abgeschlossen. Diese sind in der Übersicht nicht berücksichtigt. Provisorische Grossimporteure mit <6 Fahrzeugen sind bei den Kleinimporteuren eingerechnet.



2024	Alle	Generalimport	Parallelimport	Kleinimport
Sanktion/LNF	Fr. 813.—	Fr. 826.—	Fr. 366.—	Fr. 2'873.—

Tabelle 2: Sanktionsbeträge pro Fahrzeug (gerundet auf Franken) nach Importeur-Gruppe

Die Sanktion pro Fahrzeug von Kleinimporteuren übersteigt jene der Grossimporteure (General- und Parallelimport) deutlich. Grund dafür ist, dass Kleinimporteure jedes Fahrzeug individuell abrechnen und somit emissionsstarke Fahrzeuge nicht mit Fahrzeugen mit tiefen CO₂-Emissionen kompensieren können. Durch Abtretung des Fahrzeugs an einen Grossimporteur haben auch Kleinimporteuren Zugang zur Flottenabrechnung, sie können dadurch ihre Sanktionen reduzieren.

Zusammenfassung von Erträgen und Aufwand

Die Kosten und Erträge aus dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper werden zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein aufgeteilt. Dies geschieht auf Basis der gesamten Anzahl Fahrzeugzulassungen in den beiden Staaten³. Im Jahr 2024 kommen nach Abzug der Kosten rund 155'000 Franken dem Fürstentum Liechtenstein zu, rund 22.4 Millionen Franken werden dem Schweizer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsverbands NAF zugewiesen.

2024	FL	CH	Total
Geprüfte PW	1'650	246'550	248'200
Geprüfte LNF ⁴	250	27'150	27'400
Total geprüfte Fahrzeuge⁴	1'900	273'700	275'600
Erträge PW	-	-	CHF 2'261'000
Erträge LNF ⁴	-	-	CHF 22'273'000
Total Erträge CO₂-Vollzug⁴	CHF 168'000	CHF 24'366'000	CHF 24'534'000
Vollzugskosten gesamt	CHF 13'000	CHF 1'941'000	CHF 1'954'000
Nettoertrag⁴	CHF 155'000	CHF 22'425'000	CHF 22'580'000

Tabelle 3: Aufteilung der Kosten und Erträge auf die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein.

Die Vollzugskosten für das Jahr 2024 fielen im Vergleich zum Vorjahr tiefer aus. Im Jahr 2023 wurden noch höhere Aufwände für die Umsetzung der Digitalisierung des operativen CO₂-Vollzugs berücksichtigt.

³ Vereinbarung zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die Umweltabgaben im Fürstentum Liechtenstein (SR 0.641.751.411)

⁴ Die Abrechnung von zwei LNF-Grossimporteuren ist noch nicht abgeschlossen. Diese sind in der Übersicht nicht berücksichtigt.