



Faktenblatt

Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper 2022

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

2022 wurden rund 23'200 in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein erstmals zum Verkehr zugelassene LNF auf die Erreichung ihrer Zielvorgabe geprüft. Gegenüber dem Vorjahr haben die Neuzulassungen um rund 19 Prozent abgenommen. Im Vergleich zum letzten Vorkrisenjahr 2019 bedeutet das Ergebnis 2022 einen Rückgang um rund 40 Prozent. Mit dem Beginn des russischen Angriffskriegs in der Ukraine wurde die wirtschaftliche Erholung nach dem Abflauen der Coronakrise gebremst. Nach wie vor beeinträchtigen teilweise unterbrochene Lieferketten und ein Mangel an Bauteilen und Mikrochips die Fahrzeugproduktion. Weiter sind im Vergleich zum Jahr 2019 Fahrzeuge nicht berücksichtigt, die vom Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen sind. Darunter fallen beispielsweise gepanzerte Geldtransporter oder Fahrzeuge, die aufgrund ihres Leergewichts über keine WLTP-Emissionswerte verfügen. Die Anzahl solcher Fahrzeuge hat gegenüber 2021 zugenommen. 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. Die nachfolgende Grafik zeigt die monatlichen Zulassungszahlen von neuen LNF in den Jahren 2017 bis 2022.

Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen

differenziert nach Importeursart

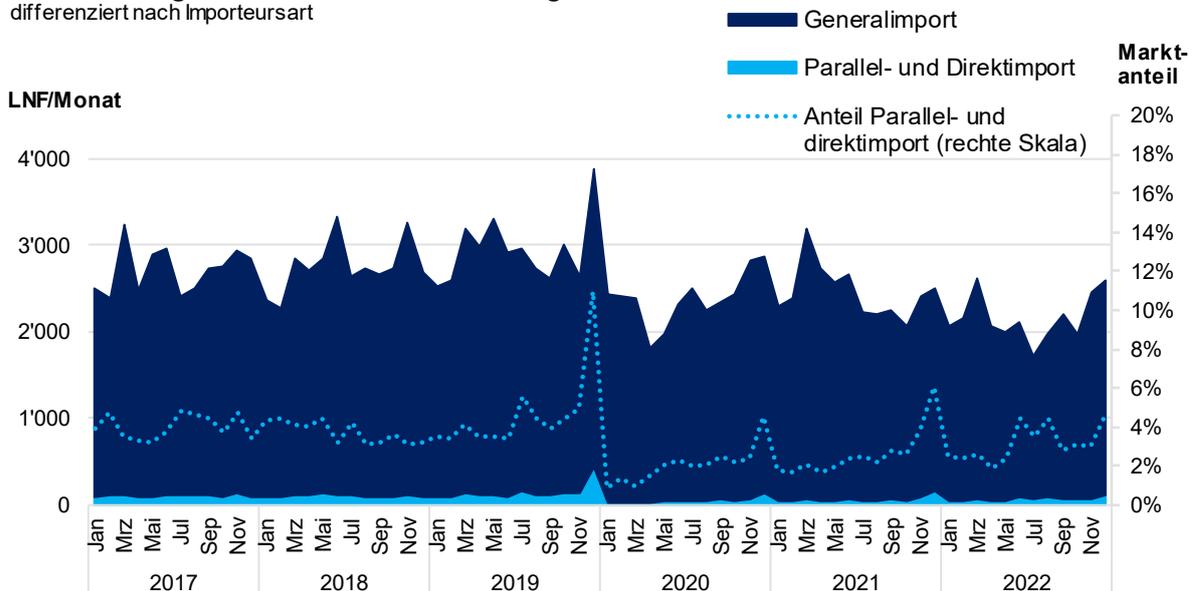


Abbildung 1: Monatliche Neuzulassungen von LNF nach Importeursart. Datenquelle: ASTRA (IVZ)

Starke Schwankungen der Marktanteile von direkt und parallel importierten LNF sind auf Übergangseffekte im Zusammenhang mit den CO₂-Emissionsvorschriften zurückzuführen. Die Vorschriften traten am 1. Januar 2020 in Kraft. Vorgezogene Zulassungen sorgten daher für einen ausgeprägten Peak im



Dezember 2019. Generell wird der Dezember im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften jeweils genutzt, um Flotten mit vorgezogenen Zulassungen zu optimieren oder um freie Kontingente auszuschöpfen. Seit Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften 2020 sorgt der Abverkauf der Ende 2019 aufgebauten Lagerbestände verbunden mit der allgemeinen Marktentwicklung 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 4.8 Prozent. Zwar ist das Niveau aus der Zeit vor Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften noch nicht erreicht, allerdings erholen sich die Marktanteile seit dem Jahr 2020 stetig und lagen 2022 bei 3.2 Prozent (2020: 2.1%, 2021: 2.6%). In Bezug auf die CO₂-Emissionsvorschriften ist festzuhalten, dass für alle Importeure dieselben gesetzlichen Vorgaben gelten. Die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug liegen bei den Parallelimporteuren im Durchschnitt sogar leicht tiefer als bei den Generalimporteuren (siehe Tabelle 2: Sanktionsbeträge pro Fahrzeug nach Importeur-Gruppe). Durch den vermehrten Import von Gebrauchtwagen haben die Parallel- und Direktimporteure zumindest teilweise die rückläufigen Marktanteile bei Neuwagen kompensiert. Der Anteil Gebrauchtwagen hat sich seit Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften gegenüber 2019 mit rund 10 Prozent Anteil verdreifacht (2021: 6.5%). 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 – 2022. 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 - 2022

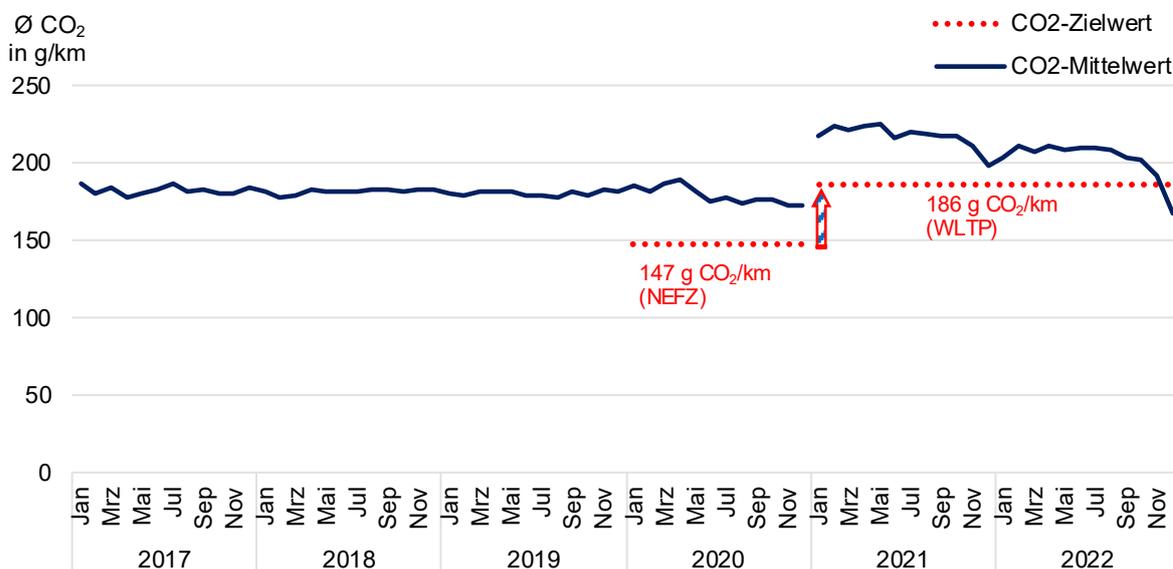


Abbildung 2: Monatliche CO₂-Emissionen 2017-2022. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller neuen LNF im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften betragen im Jahr 2022 rund 201.5 g CO₂/km. Im Vergleich mit dem Vorjahr bedeutet dies eine Reduktion um 7.2 Prozent, was gleichzeitig die grösste Reduktion seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 2008 ist.



Durchschnittliche jährliche CO₂-Emissionen und Absenkraten von LNF 2008 - 2022

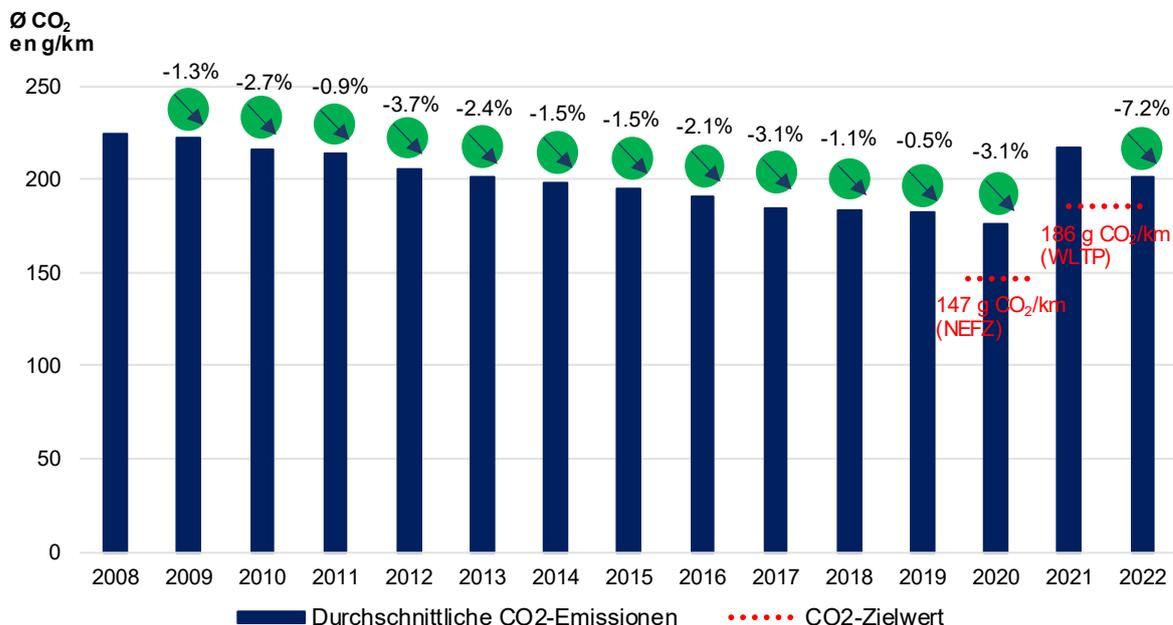


Abbildung 3: Durchschnittliche jährliche CO₂-Emissionen und Absenkraten. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)

Das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften unterstellten LNF lag bei rund 2'204 kg. Damit liegt es 2 kg über dem Vorjahreswert und 115 kg über 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 120 kg tiefer. Gleichzeitig liegt auch der CO₂-Wert bei CoC-Daten im Durchschnitt um 35 Gramm tiefer. Im Jahr 2022 haben die Importeure für rund 6'400 Fahrzeuge CoC-Datensätze eingereicht, das entspricht einem Anteil von rund 27.6 Prozent aller Fahrzeuge (2021: 5'000, 18.1%)

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. 2022 waren insgesamt 32 Grossimporteure beim BFE angemeldet. Diese lassen sich nach verschiedenen Gesichtspunkten unterscheiden:

- 29 Einzelimporteure, 3 Emissionsgemeinschaften
- 12 Generalimporteure, 20 Parallelimporteure

Die 10 grössten Grossimporteure vereinen wie im Vorjahr rund 97 Prozent der LNF, die unter den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen.



Erreichung des Flottenziels und Einhaltung der Zielvorgabe

Für die ersten 3 Jahre ab der Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften im 2020 gelten erleichternde Übergangsbestimmungen. So wurden 2022 aus den Flotten der Grossimporteure die emissionsstärksten 5 Prozent der Fahrzeuge für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt (sog. «Phasing-in»), bei Kleinimporteuren wird eine allfällige Sanktion entsprechend vermindert.

Fahrzeuge mit einem Emissionswert von weniger als 50 g CO₂/km (Low Emission Vehicle, LEV), wurden bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen 1.33-fach berücksichtigt. Die Wirkung dieser mehrfachen Anrechnung (sog «Supercredits») von LEV ist pro Importeur auf maximal 9.3 Gramm gemäss WLTP begrenzt, kumuliert über die Jahre 2020 bis 2022. 7 der 32 registrierten Grossimporteure, die gemeinsam rund 5.5 Prozent der Fahrzeuge auf sich vereinen, haben ihre Supercredits per Ende 2022 vollständig aufgebraucht. Im Jahr 2022 emittierten rund 2'400 LNF weniger als 50 g CO₂/km, was einem Marktanteil von 10.5 Prozent entspricht (2021: 4.9%).

Der Flottenzielwert wurde 2022 um 15.5 g CO₂/km überschritten. Durch die oben beschriebenen Übergangsbestimmungen wurden die für die Einhaltung der CO₂-Zielvorgabe massgebenden CO₂-Emissionen allerdings von 201.5 g/km auf rund 194.3 g/km reduziert. Weiter wird im Zuge der Sanktionsberechnung für jeden Grossimporteur eine für seine Neuwagenflotte spezifische, individuelle CO₂-Zielvorgabe berechnet (bei einem Kleinimporteur ist es die fahrzeugspezifische Zielvorgabe) und mit den massgebenden durchschnittlichen CO₂-Emissionen verglichen. Diese individuelle Zielvorgabe wird durch das Leergewicht des Fahrzeugs bzw. der Flotte beeinflusst. Weil das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher LNF im Jahr 2022 das Referenz-Leergewicht um 115 kg überstieg, liegt auch die individuelle Zielvorgabe der Importeure im Mittel bei 197 g CO₂/km und somit deutlich über dem Zielwert von 186 g/km. Die durchschnittlichen für die Einhaltung der Zielvorgabe massgebenden CO₂-Emissionen liegen somit 2.7 Gramm tiefer als die durchschnittliche Zielvorgabe der Gesamtflotte.

Insgesamt erreichten oder unterschritten 20 der 32 registrierten Grossimporteure ihre individuelle Zielvorgabe für die im Jahr 2022 zugelassene Flotte und schuldeten damit keine Sanktion. Bei 12 Importeuren lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen über der individuellen Zielvorgabe.

Sanktionserträge

2022 wurden rund 23'200 neue LNF zugelassen, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen.

2022	Grossimporteure	Kleinimporteure	Total
Geprüfte Lieferwagen	23'100	100	23'200
Ertrag	Fr. 5'212'000	Fr. 386'000	Fr. 5'598'000

Tabelle 1: Sanktionserträge 2022

2022	Alle	Generalimport	Parallelimport	Direktimport
Sanktion/LNF	Fr. 241.—	Fr. 226.—	Fr. 222.—	4'245.—

Tabelle 2: Sanktionsbeträge pro Fahrzeug nach Importeur-Gruppe

Die Sanktion pro Fahrzeug von Kleinimporteuren übersteigt jene der Grossimporteure (General- und Parallelimport) um ein Vielfaches. 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 Kleinimporteure 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 Fahrzeugzulassungen in den beiden Staaten¹. Im Jahr 2022 kommen nach Abzug der Kosten rund 139'000 Franken dem Fürstentum Liechtenstein zu, rund 20.1 Millionen Franken werden dem Schweizer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF zugewiesen.

2022	FL	CH	Total
Geprüfte PW	1'500	228'500	230'000
Geprüfte LNF	200	23'000	23'200
Total geprüfte Fahrzeuge	1'700	251'500	253'200
Erträge PW	-	-	CHF 16'440'000
Erträge LNF	-	-	CHF 5'598'000
Total Erträge CO ₂ -Vollzug	CHF 151'000	CHF 21'887'000	CHF 22'038'000
Vollzugskosten gesamt	CHF 12'000	CHF 1'835'000	CHF 1'847'000
Nettoertrag	CHF 139'000	CHF 20'052'000	CHF 20'191'000

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

¹ Vereinbarung zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die Umweltabgaben im Fürstentum Liechtenstein (SR 0.641.751.411)