



Häufig gestellte Fragen (FAQ) zu den neuen CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen

1. Was sind die CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen?

Analog zur EU führt die Schweiz im Jahr 2012 CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen ein. Dabei werden Schweizer Importeure (bzw. Schweizer Hersteller) verpflichtet die CO₂-Emissionen der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen im Durchschnitt auf 130 Gramm pro Kilometer zu senken. Dabei hat jeder Importeur einen spezifischen CO₂-Zielwert, welcher anhand des Durchschnittsgewichts der jeweiligen Fahrzeugflotte berechnet wird. Übersteigt der durchschnittliche CO₂-Wert eines Importeurs den spezifischen Zielwert, wird eine Sanktion fällig, welche anhand der Höhe der Zielverfehlung und der Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge berechnet wird.

2. Warum werden solche Vorschriften eingeführt?

Die Schweiz wird sich im neuen CO₂-Gesetz verpflichten, ihre CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Der Personenwagenverkehr ist in der Schweiz für einen erheblichen Anteil der CO₂-Emissionen verantwortlich und das Potential für Einsparungen ist sehr gross. Die Neuwagen in der Schweiz haben beispielsweise die höchsten CO₂-Emissionen verglichen mit den EU-Staaten.

Von 2000 bis 2008 gab es bereits eine freiwillige Zielvereinbarung zwischen dem UVEK und der Vereinigung der Automobilimporteure (auto-schweiz), diese brachte jedoch nicht den gewünschten Erfolg. Im März 2011 hat das Parlament nun beschlossen, als indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ CO₂-Vorschriften für neue Personenwagen einzuführen.

3. Wann wird die neue Regelung in Kraft gesetzt?

Die Teilrevision des CO₂-Gesetzes und die Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, in welcher die Vorschriften detailliert geregelt sind, treten am 1. Mai 2012 in Kraft. Die Vorschriften gelten für Fahrzeuge, welche ab dem 1. Juli 2012 erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt werden.

4. Was gilt als erstmalige Inverkehrsetzung?

Erstmals in Verkehr gesetzt im Sinne des CO₂-Gesetzes sind Personenwagen, die erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassen werden; ausgenommen sind Personenwagen, die im Ausland vor mehr als sechs Monaten vor der Zollanmeldung in der Schweiz zugelassen worden sind.

5. Welches Datum ist massgebend?

Für die neue Regelung ist das Datum der ersten Inverkehrsetzung auf dem kantonalen Strassenverkehrsamt massgebend. D.h. alle Fahrzeuge welche vor dem 1. Juli 2012



erstmals in der Schweiz zugelassen werden, fallen nicht unter die neue Regelung. Wenn aber beispielsweise ein Fahrzeug im Mai 2012 in die Schweiz importiert aber erst nach dem 1. Juli 2012 zugelassen wird, gelten die neuen Vorschriften. Dabei gilt zu beachten, dass Personenwagen, die im Ausland vor weniger als sechs Monaten vor dem 1. Juli 2012 zugelassen wurden, in der Schweiz gemäss Verordnung noch als Erstinverkehrsetzungen gelten und damit unter die neue Regelung fallen.

6. An wen richten sich die Vorschriften?

Die CO₂-Vorschriften sind ein angebotsseitiges Instrument und betreffen die Importeure von neuen Personenwagen. Dabei wird zwischen Gross- und Kleinimporteuren unterschieden:

a. Grossimporteure (>=50 PW)

Grossimporteure sind Importeure, welche mindestens 50 Fahrzeuge pro Jahr importieren. Sie müssen ihren spezifischen Zielwert im Durchschnitt über ihre jährliche Flotte erreichen. D.h. emissionsarme Fahrzeuge können stark emittierende Fahrzeuge kompensieren. Ende des Jahres wird beim Bundesamt für Energie (BFE) jeweils eine Abrechnung gemacht und geprüft, ob der spezifische Zielwert erreicht wurde. Grossimporteure haben die Gelegenheit, sich zu so genannten Emissionsgemeinschaften zusammenzuschliessen, um gemeinsam den Zielwert zu erreichen.

b. Einzel-/Kleinimporteure (<50 PW)

Kleinimporteure sind Importeure, welche weniger als 50 Fahrzeuge pro Jahr importieren, also auch Käufer, welche ihr Fahrzeug selber direkt im Ausland einkaufen.

Diese Importeure müssen den Zielwert für jedes Fahrzeug einzeln erreichen. Bei einer allfälligen Überschreitung des Zielwerts müssen sie die fällige Sanktion vor der Zulassung begleichen. Dazu müssen sie die relevanten Dokumente beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) per Post einreichen. Stark emittierende Fahrzeuge können also nicht mit effizienten Fahrzeugen kompensiert werden. Kleinimporteure haben die Möglichkeit, sich zu Emissionsgemeinschaften zusammenzuschliessen, sofern sie zusammen mehr als 50 Fahrzeuge importieren.

7. Was sind Emissionsgemeinschaften?

Eine Emissionsgemeinschaft ist ein Zusammenschluss von Importeuren, welche sich bereit erklären, das CO₂-Ziel gemeinsam zu erreichen.

Zu einer Emissionsgemeinschaft können sich alle Importeure (Gross-, Klein- und Einzelimporteure) zusammenschliessen, wenn sie zusammen mindestens 50 Fahrzeuge pro Jahr importieren.

Eine Emissionsgemeinschaft hat die Rechte und Pflichten eines einzelnen Grossimporteurs.

Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft, die miteinander nicht durch Stimmenmehrheit oder auf andere Weise unter einheitlicher Leitung in einem Konzern verbunden sind, dürfen aus wettbewerbsrechtlichen Gründen untereinander nur folgende Informationen austauschen:

- die durchschnittlichen massgebenden CO₂-Emissionen;
- die Zielvorgabe für die massgebenden CO₂-Emissionen;



- die Gesamtzahl der erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen;
- das durchschnittliche Leergewicht der erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen.

8. Wie werden die CO₂-Zielwerte berechnet?

a. Berechnung der Zielvorgabe für Kleinimporteure

Die Zielvorgabe für Kleinimporteure wird anhand der folgenden Formel für jeden Personenwagen einzeln berechnet:

Zulässige spezifische Emission = $130 + a \cdot (\text{Leergewicht} - M_{t-2})$ g CO₂/km.

b. Berechnung der Zielvorgabe für Grossimporteure und Hersteller

Die Zielvorgabe für Grossimporteure und Hersteller wird anhand der folgenden Formel für jeden Grossimporteur einzeln berechnet:

Zulässige spezifische Emission = $130 + a \cdot (M_{i,t} - M_{t-2})$ g CO₂/km

a: 0.0457 (Steigung der Zielwertgerade)

M_{i,t}: durchschnittliches Leergewicht der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen des Importeurs i in kg

M_{t-2}: durchschnittliches Leergewicht der in der Schweiz im vorletzten Kalenderjahr vor dem Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen in kg. Für das Jahr 2012 gilt das durchschnittliche Leergewicht aus dem Jahr 2010, welches 1453 kg beträgt.

Die spezifischen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugflotte minus der berechnete Zielwert ergeben die Abweichung zum Zielwert.

c. Beispiel

Einzelimport im Jahr 2012:

- CO₂-Emissionen: 170 g CO₂/km
- Leergewicht: 1650 kg
- ➔ Zielwert = $130 + 0.0457 \cdot (1650 - 1453) = \underline{139 \text{ g CO}_2/\text{km}}$
- ➔ Zielverfehlung = $170 - 139 = \underline{31 \text{ g CO}_2/\text{km}}$
- ➔ Sanktion: $(1 \cdot 7.5 \text{ CHF} + 1 \cdot 22.5 \text{ CHF} + 1 \cdot 37.5 \text{ CHF} + (31-3) \cdot 142.5 \text{ CHF}) \cdot 0.65 = \underline{2637.40 \text{ CHF}^*}$

*Die 0.65 in der Formel beziehen sich auf die 65 Prozent mit welcher die Sanktion für Klein-/Einzelimporteure im Jahr 2012 multipliziert wird (siehe Frage 11b)

9. Gibt es Ausnahmen? Nischen- und Kleinherstellerziele

Hersteller von Personenwagen können in der EU Kleinhersteller- beziehungsweise Nischenherstellerziele beantragen. Als Kleinhersteller gelten Hersteller, welche pro Jahr im EU-Raum nicht mehr als 10'000 Fahrzeuge in Verkehr setzen. Nischenhersteller sind Hersteller mit 10'000 bis maximal 300'000 Fahrzeugen pro Jahr. Die von den Herstellern beantragten Ziele müssen jeweils von der Europäischen Kommission genehmigt werden.

Für Importeure in der Schweiz, welche Marken von Klein- oder Nischenherstellern führen, gelten bei diesen Personenwagen grundsätzlich dieselben Ziele wie in der EU. Die



für 2012 gültigen Zielwerte von Nischen- und Kleinherstellern liegen spätestens Ende 2011 vor.

Diese Ziele gelten sowohl für Gross- wie auch Kleinimporteure.

10. Welches sind die massgebenden CO₂-Emissionen?

Die massgebenden CO₂-Emissionen sind die CO₂-Emissionen, welche in der Typengenehmigung bzw. im Prüfungsbericht (Formular 13.20 A) eingetragen sind. Importeure können die massgebenden CO₂-Emissionen aber auch mittels Certificate of Conformity (COC) nachweisen.

Für einen Personenwagen, der von der Typengenehmigung befreit ist (Art. 4 TGV), werden auch die folgenden Nachweise über die CO₂-Emissionen anerkannt:

- das Certificate of Conformity (COC);
- Konformitätsbewertungen und Konformitätsbeglaubigungen;
- Genehmigungen, die von ausländischen Staaten nach nationalem oder internationalem Recht erteilt wurden,
- Prüfberichte, die von Prüfstellen erstellt wurden, welche vom ASTRA anerkannt sind.

Für einen Personenwagen, der über keinen der oben aufgeführten Nachweise verfügt, werden die massgebenden CO₂-Emissionen nach Anhang 1 der Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen berechnet. Können die CO₂-Emissionen eines Personenwagens nicht nach den Formeln in Anhang 1 berechnet werden, so werden 300 g CO₂/km angenommen.

In den folgenden Fällen werden die spezifischen CO₂-Emissionen reduziert:

a. Erdgasfahrzeuge

Für Erdgasfahrzeuge legt das BFE einen Reduktionsfaktor fest, welcher die massgebenden CO₂-Emissionen aufgrund des biogenen Anteils am Gasgemisch reduziert. Die Erdgasbranche verpflichtet sich zurzeit, mindestens 10 Prozent Biogas in das Netz einzuspeisen. Dieses Biogas ist CO₂-neutral, da es aus nachwachsenden Rohstoffen (Pflanzenabfälle, Küchenabfälle, Kuhmist) produziert wird. Deshalb werden die massgebenden CO₂-Emissionen um diesen Prozentsatz reduziert.

b. Innovative Technologien (Ökoinnovationen)

Verfügt ein Fahrzeug über innovative Technologien, so genannte Ökoinnovationen, welche den CO₂-Ausstoss reduzieren aber im allgemeinen Prüfzyklus nicht ersichtlich sind, werden diese Einsparungen berücksichtigt, soweit sie von der EU anerkannt werden. Der Importeur hat den Nachweis der Verminderung mittels Certificate of Conformity (COC) zu erbringen.



11. Wie werden die Sanktionen berechnet – wie viel muss man künftig bezahlen?

a. Höhe der Sanktion

Folgende Sanktionen sind zu entrichten:

Überschreitung	Sanktion (in CHF)
Erstes Gramm	7.5
Zweites Gramm	22.5
Drittes Gramm	37.5
Viertes und jedes weitere Gramm	142.5

b. Übergangsphase

Für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen werden für die Jahre 2012–2014 folgende Anteile der Personenwagenflotte mit den tiefsten CO₂-Emissionen berücksichtigt:

- 2012: 65 Prozent;
- 2013: 75 Prozent;
- 2014: 80 Prozent;
- Ab 2015: 100 Prozent

Bei Kleinimporteuren wird die allfällige Sanktion mit diesen Prozentanteilen multipliziert (siehe Beispiel unter Frage 8c).

12. Bekommt der Importeur einen Bonus, wenn er ein Fahrzeug mit weniger als 130 g/km CO₂-Ausstoss in Verkehr setzt?

a. Kompensationsmöglichkeit

Einen direkten Bonus gibt es nicht. Grossimporteure können aber mit Fahrzeugen unter Zielwert die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen über dem Zielwert kompensieren und somit die durchschnittlichen CO₂-Emissionen senken, womit das spezifische Ziel einfacher erreicht wird.

Kleinimporteure profitieren nicht von einem CO₂-Wert unter dem Zielwert. Sie müssen in diesem Fall keine Sanktion bezahlen, da sie das Ziel erreicht haben. Schliessen sie sich jedoch zu Emissionsgemeinschaften zusammen, stehen ihnen dieselben Verrechnungsmöglichkeiten offen wie Grossimporteuren.

b. Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoss < 50 g CO₂/km

Personenwagen mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 50 g CO₂/km werden in einer Übergangsphase bis 2015 bei der Berechnung der durchschnittlichen Emissionen eines Importeurs mehrfach gezählt. Dies soll analog zur EU die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen und Plug-In-Hybridfahrzeugen beschleunigen. Rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge fliessen dabei mit 0 g CO₂/km in die Berechnung ein. Für die nächsten Jahre gelten folgende Mehrfachzahlungen:



2012: 3,5fach

2013: 3,5fach

2014: 2,5fach

2015: 1,5fach

Ab 2016: 1fach

13. Wann ist die Sanktion fällig?

a. Grossimporteur (Jahresabrechnung)

Im Referenzjahr müssen Grossimporteure dem BFE bis zum 30. April, 31. Juli und 31. Oktober die allfällige Sanktion für die im Quartal vor dem Zahlungstermin erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen als Anzahlung überweisen.

Die Rechnung wird vom BFE aufgrund der Daten des ASTRA erstellt.

b. Kleinimporteur (vor Inverkehrsetzung)

Kleinimporteure müssen eine allfällige Sanktion bereits vor der Zulassung bezahlen.

14. Braucht man neu spezielle Formulare um das Fahrzeug einlösen zu können?

Kleinimporteure benötigen neu eine Bescheinigung, dass sie die Fahrzeugpapiere dem ASTRA zur Prüfung eingereicht und eine allfällige Sanktionsabgabe bezahlt haben. Diese Bescheinigung erfolgt mittels Stempel auf dem Zollformular 13.20 A. Auch Fahrzeuge ohne Typengenehmigung müssen die Papiere beim ASTRA zwecks Identifikation des Importeurs einreichen. Zusätzliche Formulare gibt es aber auch in diesem Fall nicht.

15. Was passiert mit den Einnahmen durch die Sanktionen?

Die Einnahmen durch die Sanktionen werden nach Abzug des Verwaltungsaufwands analog zur Lenkungsabgabe auf flüchtigen organischen Verbindungen (VOC-Abgabe) mittels Reduktion der Krankenkassenprämien an die Bevölkerung rückverteilt.