

Herzlich willkommen

Mitgliederversammlung SSM

10. Mai 2017

General Dynamics European Land Systems - Mowag

Kreuzlingen

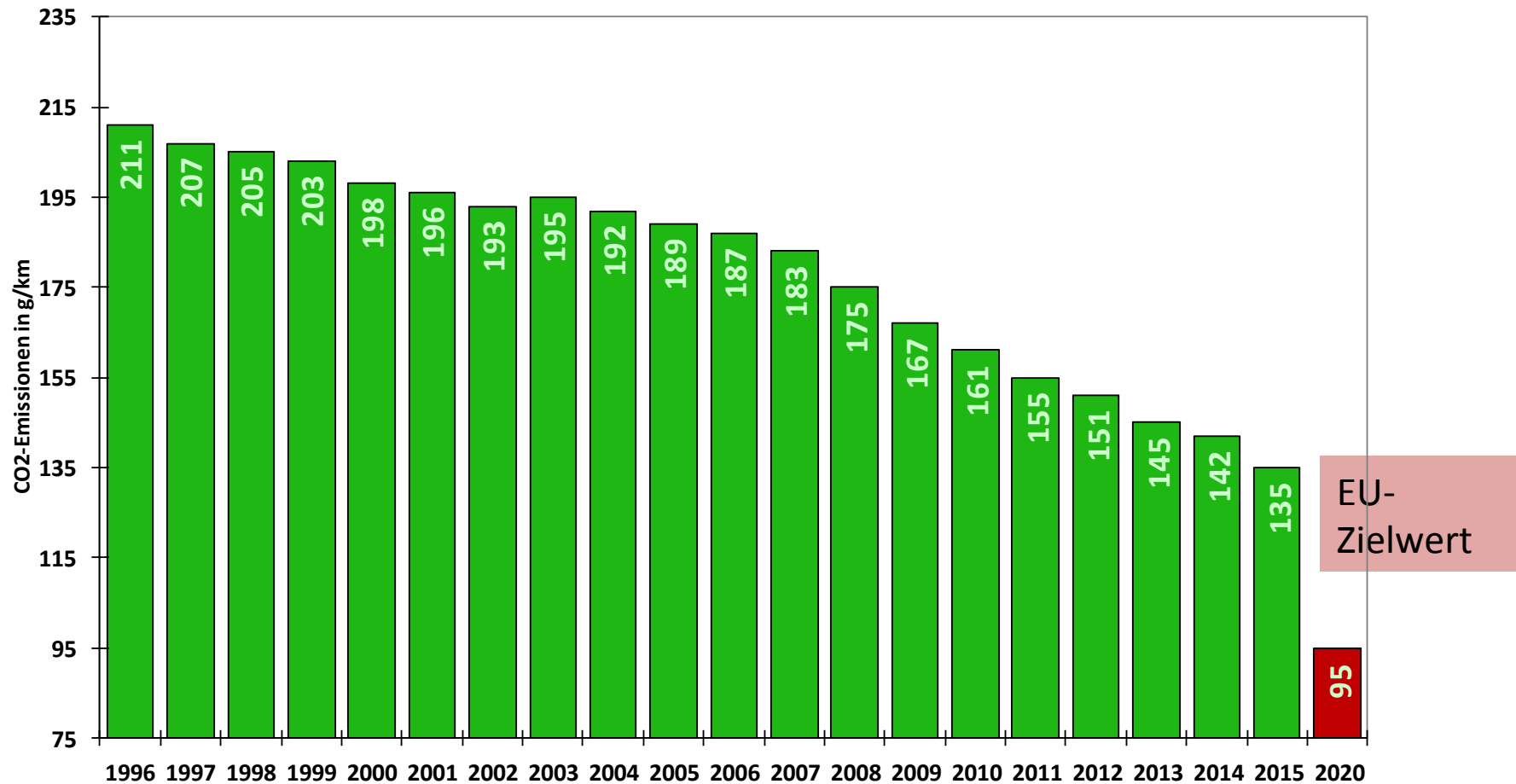
CO₂-Vorschriften zur Umsetzung der Energiestrategie 2050

Herausforderungen für den
Automobilmarkt

CO₂-Emissionsvorschriften seit 2012

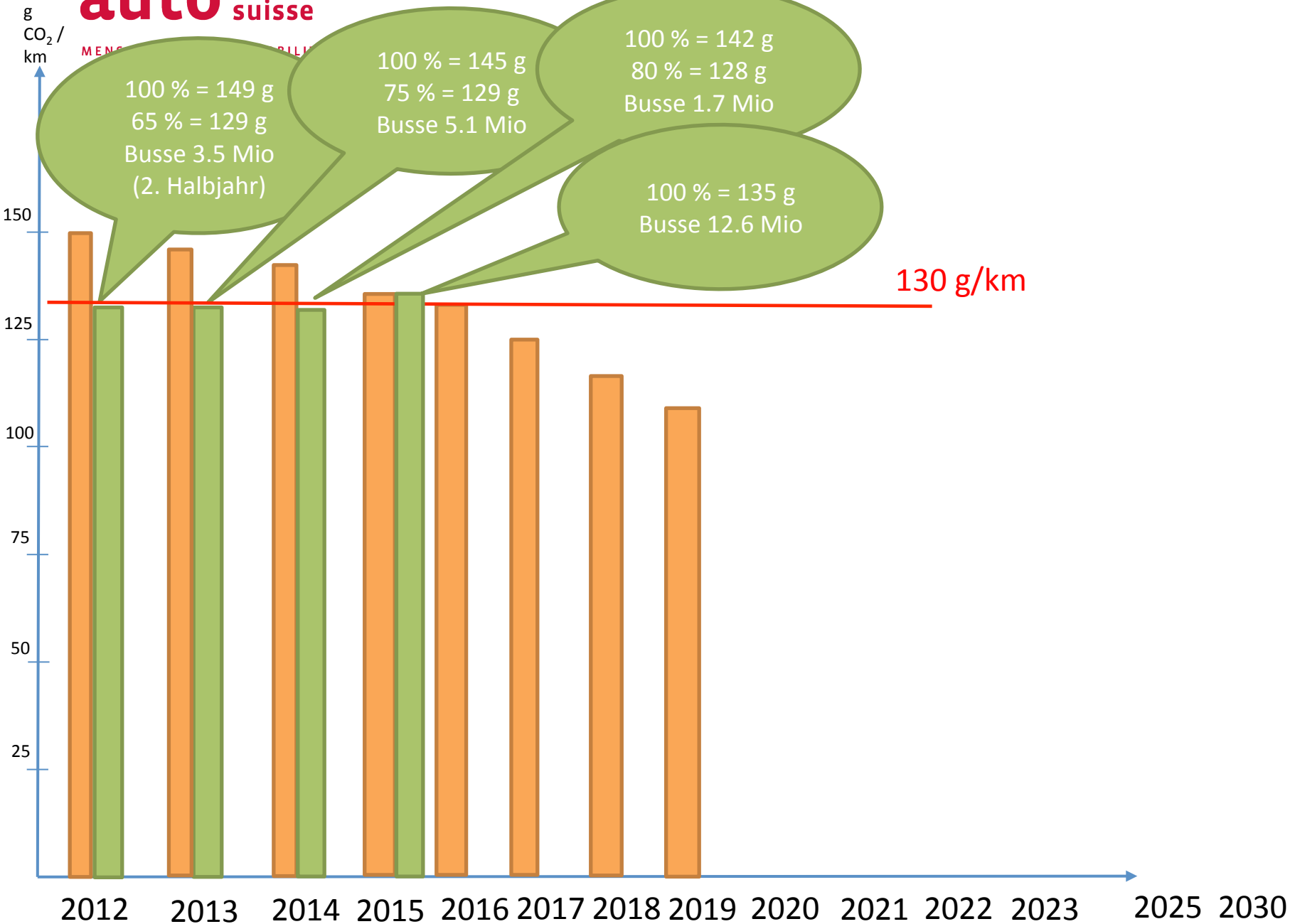
- Seit Juli 2012 dürfen die CO₂-Emissionen von neu zugelassenen Personenwagen im Schnitt noch 130 g/km erreichen.
- Abhängig vom durchschnittlichen Leergewicht seiner Flotte wird für jeden Importeur ein individuelles Ziel festgelegt.
- Übersteigen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen eines Importeurs diesen Wert, wird eine Sanktionszahlung fällig. Die Sanktion für die Überschreitung beträgt zur Zeit pro importiertes Fahrzeug und pro Gramm CO₂ 142.50 Franken (ab dem 4. Gramm).
- In den Jahren 2012, 2013 und 2014 galten noch Einführungsmodalitäten (Phasing-In) nach denen nur 65, 75 respektive 80 % der Flotte das Ziel erreichen mussten.

CO₂-Emissionen von Personenwagen



Bisherige Sanktionszahlungen

- Trotz dieser Erleichterungen mussten verschiedene Importeure bereits in den vergangenen Jahren Sanktionen bezahlen.
- Zusammengefasst sahen die Zahlen wie folgt aus.



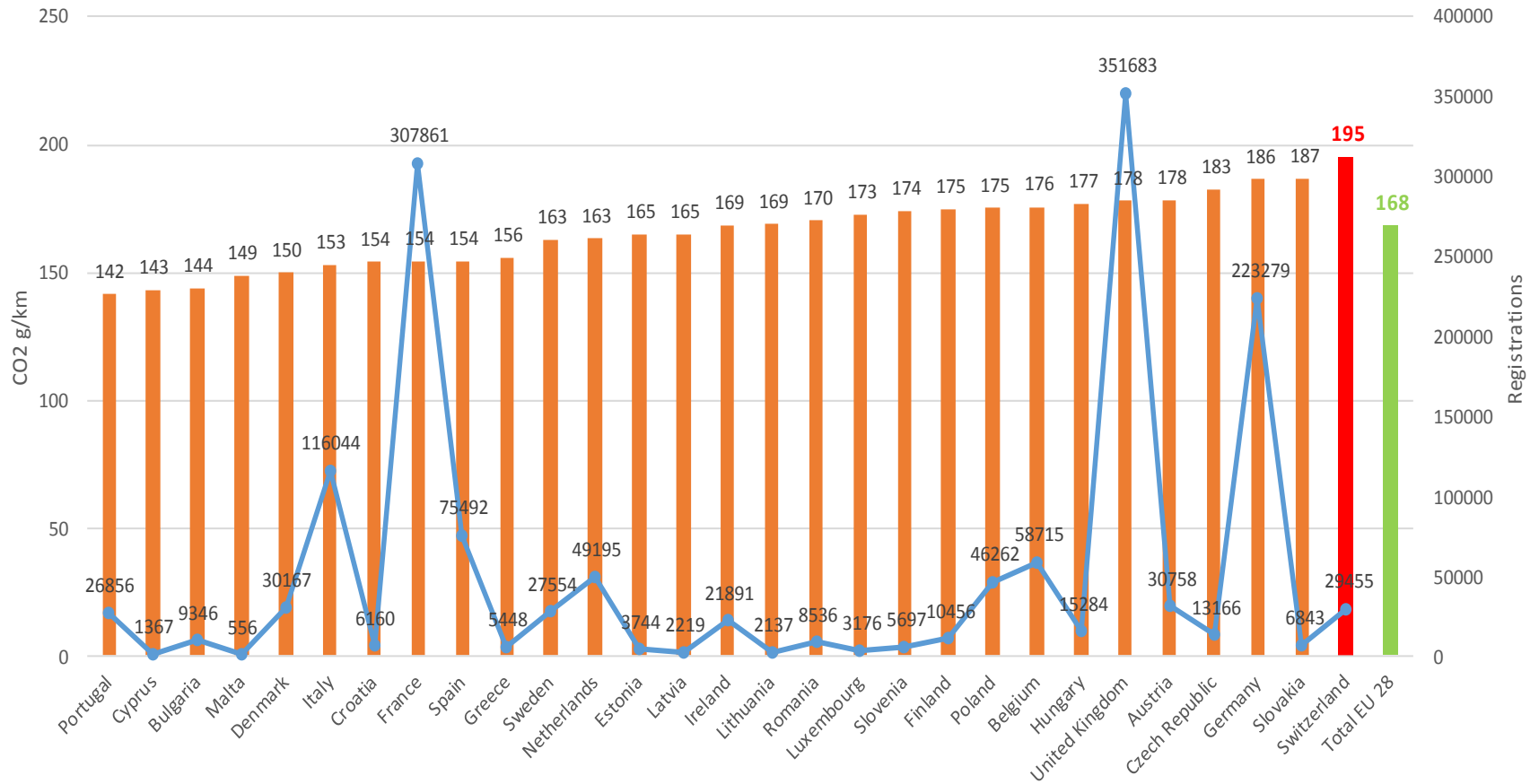
CO₂-Emissionen von Personenwagen 2016

- Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller PW (Fahrzeuge mit TG, inkl. Parallelimporte) lagen nach unseren Berechnungen im Vorjahr bei 133.47 g/km. Insgesamt wurde also das seit 2015 geltende Ziel von 130 g/km nicht erreicht. Erfasst wurden 309'921 der total 317'318 neuen PW.
- Die meisten Mitglieder von auto-schweiz sollten aber keine Sanktionen bezahlen müssen.
- Das BFE dürfte auch dieses Jahr wieder im Lauf des Juni die effektiv angefallenen Sanktionen veröffentlichen.

CO₂-Emissionen: Leichte Nutzfahrzeuge

- Nach provisorischen Daten der EU lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in der EU im 2015 bei knapp 168 g/km. Das Leergewicht erreichte einen Schnitt von 1789 kg.
- In der Schweiz lagen diese Werte nach einer provisorischen Auswertung von auto-schweiz (nur Lieferwagen mit Typengenehmigung) bei 195 g/km und 2158 kg.
- Damit unterschritten die LNF in der EU den ab 2017 von 100 % der Fahrzeuge zu erfüllenden Grenzwert (175 g/km) bereits im Jahr 2015. In der Schweiz lagen wir noch 20 g über dem Grenzwert, respektive bei 27 g über der EU.

CO2 Emissions from vans 2015



Source: EEA (preliminary data EU)

Orange bar: Average emissions [g/km] Blue line: Registrations

CO₂-Emissionen: Vernehmlassung

- Am 1.2.2017 wurde die Vernehmlassung zur Umsetzung des 1. Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050 eröffnet. Frist bis 8.5.2017.
- Ab 2020 soll für PW der CO₂-Grenzwert auf 95 g/km gesenkt werden und für LNF sollen 147 g/km gelten. Für die Jahre 2020, 2021 und 2022 ist in der Schweiz ein spezielles Phasing-In (85, 90 und 95 %) vorgesehen. Die auch in der EU beschlossenen Mehrfachzählungen von Fahrzeugen mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km sollen übernommen werden.

Vernehmlassung: Forderungen auto-schweiz

- Die Einführungsmodalitäten müssen noch stärker angepasst werden, damit die Ziele erreichbar werden.
- Folgende Werte sollten für Phasing-In und Super Credits in den Jahren 2020 bis 2025 gelten.

Vergleich der Einführungsmodalitäten

Jahr	Phasing-in			Supercredits (PW und LNF)	
	Bundesrat PW & LNF	auto-schweiz PW	LNF	Bundesrat	auto-schweiz
2020	85%	75%	50%	2.00	2.00
2021	90%	80%	60%	1.67	2.00
2022	95%	85%	70%	1.33	2.00
2023	100%	90%	80%	1.00	1.67
2024	100%	95%	90%	1.00	1.33
2025	100%	100%	100%	1.00	1.00

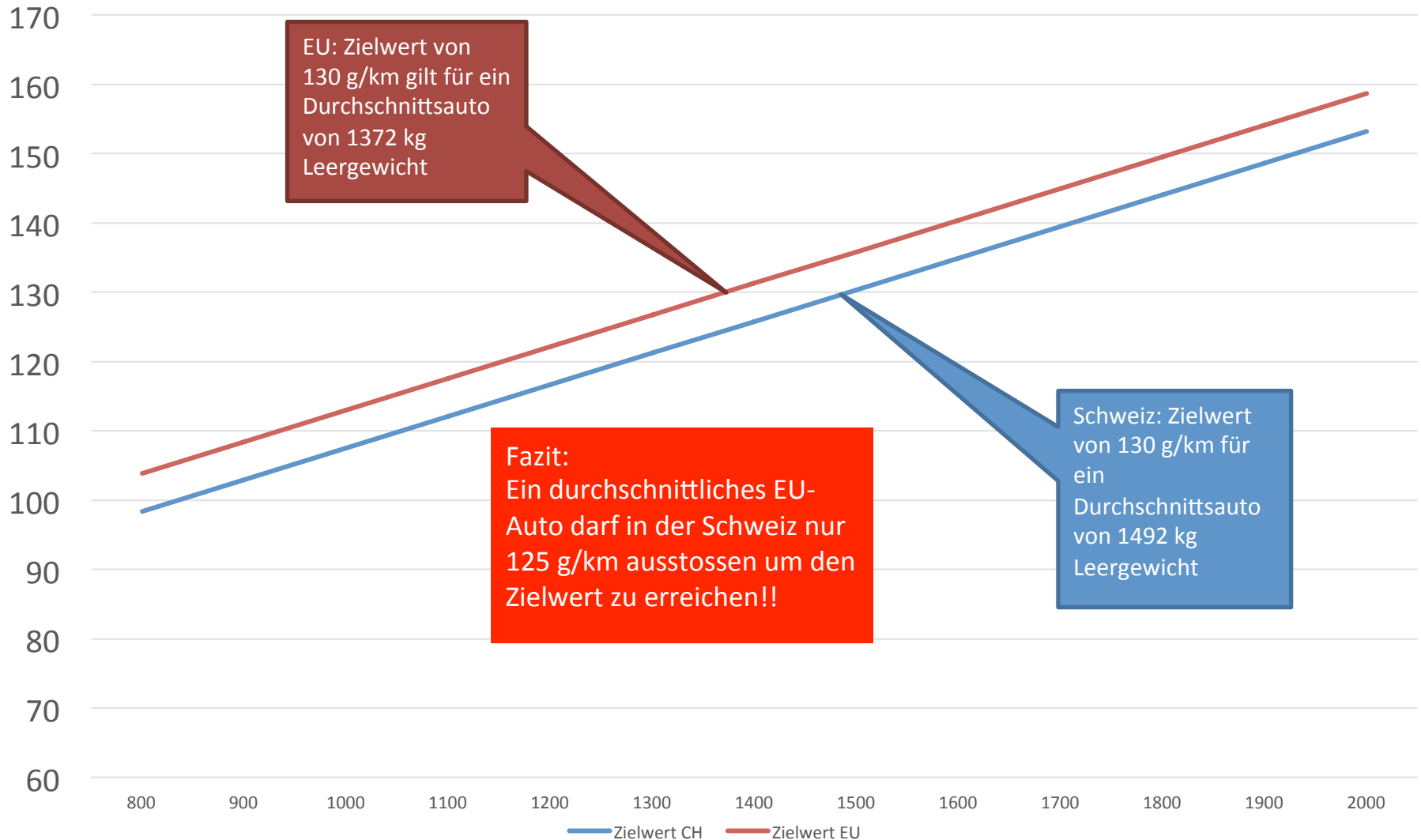
Vernehmlassung: Weitere Änderungen

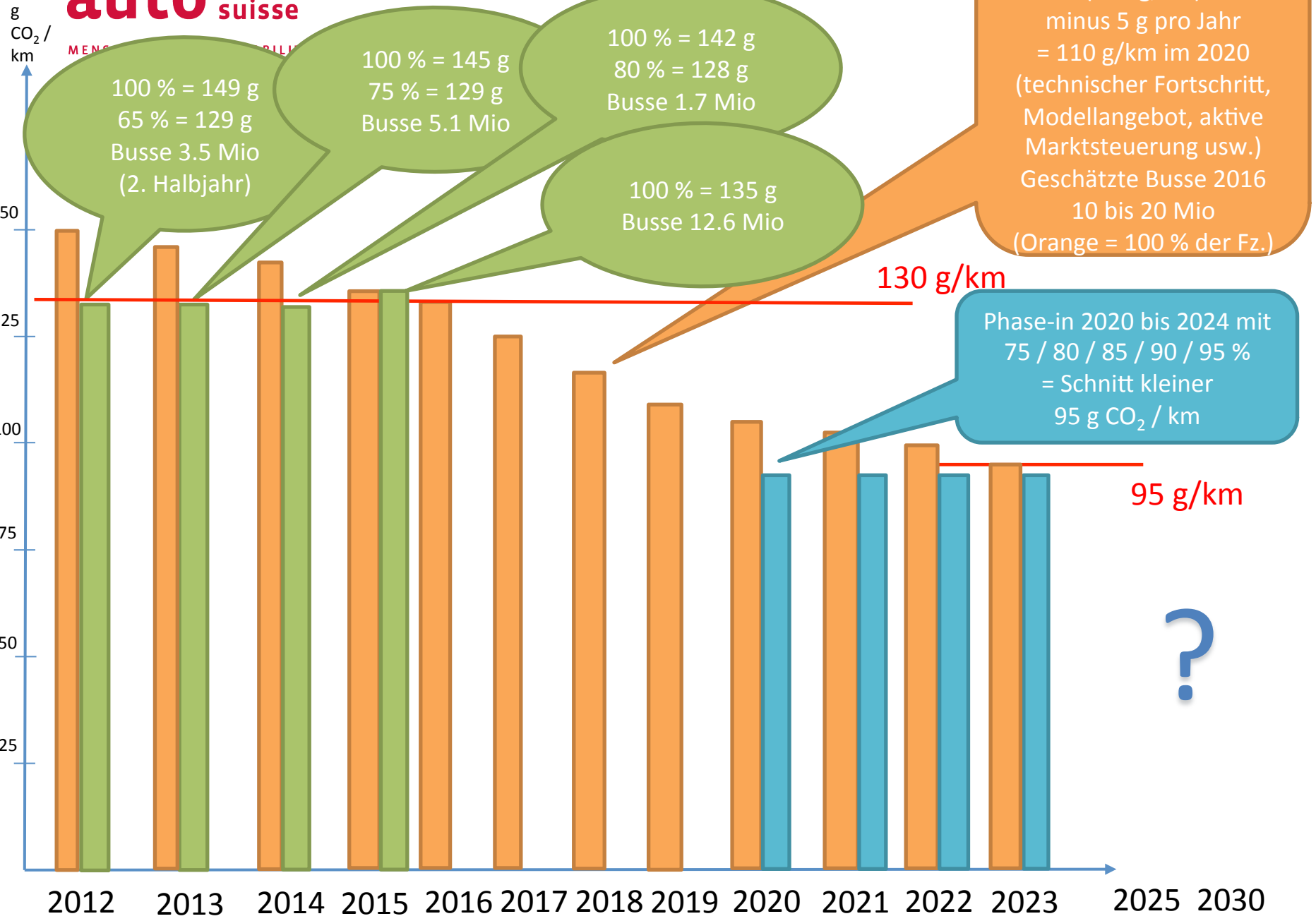
- Neu sollen die Ergebnisse der Grossimporteure veröffentlicht werden. Damit will der BR festschreiben, was das BFE für 2014 auf Antrag eines Medienunternehmens bereits beschlossen hatte.
- Allerdings gibt es noch ein Fragezeichen. Am 21.5.2017 entscheidet das Volk über das Referendum gegen das 1. Massnahmenpaket. Wird die Gesetzesvorlage abgelehnt, bleibt alles wie bisher.

Weitere Herausforderungen

- Gemäss den Bestrebungen der EU wird das neue Messverfahren WLTP im zweiten Halbjahr 2017 eingeführt. Für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften wird es bis Ende 2020 eine Übergangsphase geben. Während dieser Zeit bleiben die Zielwerte NEFZ-basiert (130 g CO₂/km, bzw. künftig voraussichtlich 95 g CO₂/km). Für die Bemessung des Ausstosses der Fahrzeuge gelten ebenfalls weiterhin NEFZ-basierte CO₂-Werte. Im europäischen Typengenehmigungsverfahren werden bis dahin beide Werte abgebildet. (Quelle BFE FAQ)
- Anmerkung: Die EU hat inzwischen die Einführung des WLTP auf 1.9.2017 (für neue Typen), respektive den 1.9.2018 (für alle Fahrzeuge) festgelegt.

Auswirkung des durchschnittlichen Leergewichts auf den CO₂-Zielwert am Beispiel 2015





100 % = 149 g
65 % = 129 g
Busse 3.5 Mio
(2. Halbjahr)

100 % = 145 g
75 % = 129 g
Busse 5.1 Mio

100 % = 142 g
80 % = 128 g
Busse 1.7 Mio

100 % = 135 g
Busse 12.6 Mio

Prognose: seit 2015
(135 g/km)
minus 5 g pro Jahr
= 110 g/km im 2020
(technischer Fortschritt,
Modellangebot, aktive
Marktsteuerung usw.)
Geschätzte Busse 2016
10 bis 20 Mio
(Orange = 100 % der Fz.)

Phase-in 2020 bis 2024 mit
75 / 80 / 85 / 90 / 95 %
= Schnitt kleiner
95 g CO₂ / km

Was können die Importeure tun?

- Selektives Modellangebot – gewisse Modelle / Motorisierungen werden in der Schweiz nicht mehr angeboten.
- Verstärkte Werbung für Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen.
- Aktive Marktsteuerung – Elektro- und Hybridfahrzeuge werden zu tieferen Preisen angeboten.
- All diese Massnahmen kosten viel Geld.
- Alternative: Sanktionen bezahlen

CO₂-Emissionen: Fazit

- Der Grenzwert für Lieferwagen lässt sich in der Schweiz kaum erreichen.
- Etwas anders sieht es bei den PW aus. Wenn der Bundesrat schon nur die von ihm vorgeschlagenen Erleichterungen (Phasing-In, Super Credits) sind die 95 g/km in Reichweite.