

Sachdokumentation:

Signatur: DS 3209

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/3209



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Gesetzesartikel	Art. 11–20 ¹
Reduktion gegenüber Referenzentwicklung im Jahre 2030	0,56 Mio. t CO ₂ resp. 6% der gesamten Inlandwirkung des Gesetzes
Ausgewählte Befürworter	TCS, Verband Schweizer Gaswirtschaft



Bildquelle: Pixabay

Kontext

Der Strassenverkehr ist für 23% der Treibhausgase der Schweiz verantwortlich (wenn man die internationale Luftfahrt mit 27% beim Gesamttotal berücksichtigt). Bisher ist es nicht gelungen, die Emissionen des Strassenverkehrs relevant zu reduzieren. Die Emissionen lagen 2019 noch immer über dem Stand von 1990. Die Schweiz übernimmt seit 2013 weitgehend die Neufahrzeugregelungen der EU. Statt weitere EU-Regelungen zu Treibstoffen zu übernehmen, setzt die Schweiz zudem auf eine Teilkompensationspflicht der Treibstoffimporteure. (Die Kompensationspflicht ist nicht Inhalt dieses Faktenblattes). Die technologischen Fortschritte bei Batterien und Brennstoffzellen eröffnen neue Möglichkeiten, um die CO₂-Emissionen des Verkehrs zu senken.

Heutiger Stand, bisheriges CO₂-Gesetz / bisherige Regelungen

- Seit 1. Januar 2020 gilt der Zielwert von 95 g CO₂/km nach NEFZ (alter Messzyklus) oder 118 g/km nach WLTP (neuer Messzyklus) für die in der Schweiz verkauften **Personenwagen**. Allerdings mit einem sogenannten Phasing-in: Bei der Berechnung im Jahr 2021 werden nur 90 Prozent der Fahrzeuge berücksichtigt. Die schlechtesten 10 Prozent der Neuwagen werden noch nicht mitgerechnet. Ab 2022 gilt der Zielwert für 95 Prozent der Personenwagen und erst ab 2023 für 100 Prozent. Weiter abgeschwächt wird das Neuwagenziel durch die Supercredit-Regelung. Demnach wird ein verkauftes Elektroauto für die Berechnung des Flottendurchschnitts im Jahr 2021 mit einem Faktor von 1,67 multipliziert, im Jahr 2022 mit dem Faktor 1,33. Durch diese Mehrfachzählung von Elektroautos (mit rechnerischem CO₂-Wert 0 g CO₂/km) wird die Wirkung des Neuwagenziels abgeschwächt.
- Für **Lieferwagen** gilt seit 1. Januar 2020 der Zielwert von 147 (NEFZ) oder 186 g CO₂/km (WLTP). Auch hier mit einem Phasing-in und Supercredits. Im Jahr 2021 gilt das Ziel für 95 Prozent der Lieferwagen, ab 2022 dann für 100 Prozent. 2021 wird ein E-Lieferwagen 1,67-fach gezählt, 2022 1,33-fach.
- Erfüllen die **Importeure** von Personenwagen oder Lieferwagen ihre Zielvorgaben nicht, so müssen sie Sanktionszahlungen leisten. Dieses Geld fliesst aktuell nach Abzug der Vollzugskosten in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr. Obwohl das Neuwagenflottenziel für Personenwagen 2019 deutlich verfehlt wurde, beliefen sich die Sanktionszahlungen der Importeure auf gerade einmal 0,6 Prozent ihres Umsatzes.

Für **Lastwagen** gibt es im aktuellen CO₂-Gesetz keine Emissionsvorschriften.

¹ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47373>

Was ändert sich mit dem neuen Gesetz?

Mit der Annahme des neuen CO₂-Gesetzes werden Phasing-in und Supercredits per 1. Januar 2022 abgeschafft. Die Schweiz würde die von der EU bereits beschlossenen Reduktionsziele für Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastwagen für die Jahre 2025 und 2030 übernehmen.

Die Emissionen für Personenwagen, Lieferwagen und Lastwagen sollen bis 2025 um 15 Prozent sinken. Bis 2030 sollen die Emissionen von Personenwagen um 37,5, jene von Lieferwagen um 31 und jene von Lastwagen um 30 Prozent sinken. Als Referenz gilt der CO₂-Ausstoss der in der EU verkauften Personen- und Lieferwagen im Jahr 2021. Für Lastwagen gelten die in der EU verkauften Lkw vom 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 als Referenz.

Bei Gasfahrzeugen wird für die Berechnung des CO₂-Ausstosses der klimaneutrale Biogasanteil am Gasverkauf an Tankstellen berücksichtigt. Importeure erhalten neu die Möglichkeit, ihre Zielvorgaben auch mit der Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen wie zum Beispiel Wasserstoff zu erreichen. Dazu müssen diese mit erneuerbarer Energie hergestellt werden. Die Importeure müssen den Verkauf dieser Treibstoffe nachweisen.

Nutzen der Massnahme und Chancen in der Umsetzung

Die Neuwagenziele sind das wichtigste politische Instrument, um die Treibhausgas-Emissionen des Strassenverkehrs zu senken. Die Zielwerte führen dazu, dass die Fahrzeughersteller einen Anreiz haben, dass Neufahrzeuge effizienter und sparsamer werden. Damit lassen sich die Ziele aber noch nicht erreichen. Die Fahrzeughersteller müssen in neue Technologien investieren und die Importeure und Fahrzeugverkäufer mehr Elektrofahrzeuge verkaufen. Gerade bei den LKW beschleunigen die Vorgaben auch die Entwicklung der Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Der Marktanteil von fossilfrei angetriebenen Fahrzeugen steigt so weiter an.

Elektrofahrzeuge verursachen über ihre gesamte Lebensdauer von der Herstellung über den Betrieb inklusive Stromproduktion bis zur Entsorgung deutlich geringere Treibhausgas-Emissionen.

Längerfristig werden folgende Entwicklungen erwartet

Die neuen Zielwerte sind ein wichtiger Schritt in Richtung fossilfreie Mobilität. Die Elektromobilität wird sich dadurch im Auto- und Lieferwagen-Markt etablieren, während der Verkauf von fossil betriebenen Fahrzeugen zurückgeht. Dies hat neben einem Rückgang der Treibhausgas-Emissionen auch positive Effekte auf die Luftqualität in der Schweiz. Die Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub werden sinken. Davon profitieren insbesondere Menschen, die an stark belasteten Standorten wohnen oder arbeiten – in den Städten, aber auch entlang stark befahrener Strassen im ganzen Land. Durch die leiseren Elektrofahrzeuge nimmt die Lärmbelastung insbesondere dort ab, wo die Fahrzeuge langsam unterwegs sind. Dies ist gut für die Gesundheit der Bevölkerung.

Auswirkungen der Massnahmen auf die Wirtschaft

Schweizer Firmen profitieren von sparsameren und effizienteren Fahrzeugen. Durch die verstärkte Umstellung von Benzin und Diesel auf Elektrizität als Energieträger für die Mobilität verringert sich ihre Abhängigkeit von den oftmals volatilen Erdölpreisen.

Dank der günstigeren Betriebs- und Unterhaltskosten sind Elektroautos insgesamt nicht teurer als Benzin- und Dieselaautos – auch wenn die Anschaffungskosten im Moment noch höher sind. Bei hohen Laufleistungen liegen die Kilometerkosten bereits unter jenen von Verbrennern. Da die Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge weiter sinken, werden die Gesamtkosten der Elektromobilität in den kommenden Jahren deutlich unter jene von Verbrennern fallen. Die Elektrifizierung des Strassenverkehrs ist daher eine volkswirtschaftlich sinnvolle und profitable Massnahme, um die Treibhausgas-Emissionen zu senken.

Auswirkungen der Massnahmen auf Privathaushalte

Alle Einwohner der Schweiz profitieren von der besseren Luftqualität und der geringeren Lärmbelastung eines effizienteren Strassenverkehrs. Autofahrerinnen und Autofahrer profitieren zudem finanziell von sinkendem Treibstoffverbrauch und der günstiger werdenden Elektromobilität. Da der durchschnittliche Verbrauch der Neuwagenflotte an Benzin und Diesel gesamtschweizerisch von 2020 bis 2030 pro 100 km halbiert wird, sinken die Haushaltsausgaben für Treibstoffe, und heutige Preisschwankungen an der Tankstelle werden zunehmend weniger relevant.

Internationale Entwicklungen und Regelungen

- In der EU sind die Zielwerte, die im neuen CO₂-Gesetz gelten würden, bereits beschlossen. Aktuell läuft die Debatte über weitere Verschärfungen der Reduktionsziele.
- Weltweit planen zahlreiche Staaten weitergehende Schritte oder haben diese bereits beschlossen. So wollen folgende Staaten und Regionen den Verkauf von Personenwagen mit Verbrennungsmotoren in absehbarer Zeit verbieten:
 - 2025: Norwegen
 - 2030: Schweden, Dänemark, Holland, Slowenien, Irland, Hainan (China)
 - 2035: Grossbritannien, Kalifornien
 - 2040: Frankreich, Spanien, Kanada

Bildmaterial zum Download / Links zu weiterführenden Infos

Bildmaterial: <https://klimaschutz-ja.ch/medien>

Weiterführende Informationen:

- CO₂-Ausstoss Neuwagen 2019: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHR0cHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRTaW4uY2gvZGUvcHVib-GljYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvMTAxMzE=.html>
- Faktenblatt des Bundesamts für Energie zum Vergleich der CO₂-Emissionen verschiedener Antriebssysteme: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/alternative-antriebe.exturl.html/aHR0cHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRTaW4uY2gvZGUvcHVib-GljYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvOTQ2MA==.html>
- Studie der ZHAW zu den Vermeidungskosten von Treibhausgas-Emissionen: https://www.wwf.ch/sites/default/files/doc-2021-01/ZHAW_Massnahmen_zur_Reduktion_der_schweizerischen_Treibhausgasemissionen_2020.pdf
- Übersicht Verbote von Verbrennungsmotoren: <https://theicct.org/blog/staff/global-ice-phaseout-nov2020>

Fachexperte

Martin Winder, martin.winder@verkehrsclub.ch, 031 328 58 63