

## **Aufschub des 95g-Ziels auf 2022 – Die Argumente von Auto-Schweiz widerlegt**

Seit April wird in von Vertretern von Auto Schweiz ein Aussetzen der Sanktionszahlungen für die Nichterfüllung des Neuwagen-Flottenziels verlangt. Als Grund dafür werden die Corona-Krise bzw. die damit verbundenen Auswirkungen auf die Autoindustrie und den Autohandel angeführt. Doch bei genauerer Betrachtung sind die Argumente der Autoimporteure nicht stichhaltig.

Der bis 2019 gültige Zielwert von 130g CO<sub>2</sub>/km wurde von den Importeuren gar nie erreicht. Seit 2016 haben die durchschnittlichen Emissionen in jedem Jahr zugenommen – ohne dass die Sanktionszahlungen auf eine Höhe angestiegen wären, bei der eine gewisse Lenkungswirkung zu erwarten wäre. Während die Treibhausgas-Emissionen im Gebäudebereich mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe, sowie kantonalen Gebäudevorschriften erfolgreich reduziert werden können, hat das Neuwagenziel bisher zu wenig Wirkung entfaltet. So ist es bisher nicht gelungen, die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs unter das Niveau von 1990 zu senken. Der Verkehr als wichtigster inländischer Verursacher von Treibhausgasen wurde von der Klimapolitik bisher mit Samthandschuhen angefasst – entsprechend gross ist mittlerweile der Nachholbedarf.

Für eine Absenkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses des Verkehrs, die auch mit dem Paris-Abkommen zu vereinbaren wäre, sind jedoch deutlich grössere Anstrengungen nötig. Diese Herausforderung würde mit einem erneuten Aufschub des 95g-Ziels noch schwieriger zu bewältigen. Damit würde der Bundesrat auch den anderen Branchen in den Rücken fallen, die ihre Emissionen umso stärker absenken müssten, damit die Schweiz ihren internationalen Verpflichtungen im Klimaschutz nachkommen kann.

Die Importeure haben sich im Februar 2018 Medienwirksam das Ziel gesetzt, den Marktanteil von Steckerfahrzeugen (rein elektrisch und Plug-in-Hybride) im Jahr 2020 auf 10% zu steigern. Dieses Ziel wurde in der ersten Hälfte des Jahres mit 9,8% beinahe erreicht<sup>1</sup>. Da aber gleichzeitig weiterhin Autos mit CO<sub>2</sub>-Emissionen weit über dem Zielwert verkauft werden, werden Ende Jahr dennoch Sanktionen fällig. Dies wäre auch ohne Pandemie der Fall gewesen.

Dabei unterstützt der Bund die Branche bereits darin, ihren Klimaschutz-Verpflichtungen nach zu kommen. Mit der Kampagne „CO<sub>2</sub> tiefer legen“ wirbt der Bund für jene Autos die die Importeure verkaufen müssten um Strafzahlungen zu vermeiden. Währenddessen investieren die Importeure weiterhin viel Geld in die Werbung für Autos mit CO<sub>2</sub>-Ausstössen weit über dem Zielwert.

---

<sup>1</sup> [https://www.auto.swiss/wp-content/uploads/2020/07/auto-schweiz\\_PW\\_2020\\_6.xlsx](https://www.auto.swiss/wp-content/uploads/2020/07/auto-schweiz_PW_2020_6.xlsx)

### Behauptung 1: In der Krise kaufen die Menschen lieber günstige Verbrenner als teure Elektroautos<sup>2</sup>

Christoph Schreyer, beim BFE Leiter Sektion Energieeffizienter Verkehr, konterte im Tagesanzeiger: Beobachtungen aus früheren Wirtschaftskrisen zeigten, «dass die Konsumenten in unsicheren Zeiten beim Autokauf vermehrt auf günstigere Fahrzeuge mit tiefem Verbrauch setzen»<sup>3</sup>. Der Neuwagenbericht<sup>4</sup> des Bundesamts für Energie zeigt denn auch, dass für die bisherige Nichteinhaltung des Flottenzielwerts in erster Linie die überdurchschnittlich teuren Automodelle verantwortlich sind. Je höher die Preiskategorie, desto höher der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Die meisten teuren Autos, die verkauft werden, sind keine Elektroautos sondern besonders CO<sub>2</sub>-intensive Verbrenner:

Preis-Kategorie	Verkauf %-Anteil	Leergewicht kg	Hubraum cm <sup>3</sup>	gCO <sub>2</sub> /km-Wert	Verbrauch L BÄ/100km	Preis CHF
bis CHF 9'999	0.7%	1'081	1'123	119.4	5.46	9'517
CHF 10'000 – 19'999	11.5%	1'214	1'134	118.0	5.23	16'548
CHF 20'000 – 29'999	21.6%	1'402	1'307	120.6	5.37	25'489
CHF 30'000 – 39'999	22.8%	1'660	1'742	131.4	5.84	35'269
CHF 40'000 – 49'999	19.1%	1'846	1'949	135.5	6.13	45'016
CHF 50'000 – 59'999	8.9%	1'920	2'029	147.3	6.63	55'612
CHF 60'000 – 69'999	5.0%	2'061	2'202	159.7	7.14	64'273
CHF 70'000 – 79'999	2.4%	2'013	2'595	171.3	7.77	75'425
CHF 80'000 – 89'999	3.6%	2'284	2'883	159.9	7.35	84'631
CHF 90'000 – 99'999	0.7%	2'417	2'907	187.1	8.46	94'018
ab CHF 100'000	3.7%	2'252	3'690	219.3	9.82	150'712
<b>Total</b>	<b>100.0%</b>	<b>1'686</b>	<b>1'796</b>	<b>136.7</b>	<b>6.12</b>	<b>43'384</b>

Tabelle 11: Mittlere Kennzahlen pro Preiskategorie für eine beschränkte Fahrzeuganzahl, Jahr 2019

<sup>2</sup> François Launaz am 4. Mai im Blick: [https://www.blick.ch/auto/news\\_n\\_trends/auto-schweiz-praesident-francois-launaz-zum-lockdown-ausstieg-dieser-april-hat-meine-befuerchtungen-uebertroffen-id15871093.html](https://www.blick.ch/auto/news_n_trends/auto-schweiz-praesident-francois-launaz-zum-lockdown-ausstieg-dieser-april-hat-meine-befuerchtungen-uebertroffen-id15871093.html)

<sup>3</sup> Christoph Schreyer am 17. April im Tagesanzeiger: <https://www.tagesanzeiger.ch/wegen-corona-kommen-die-klimaziele-fuer-autos-ins-wanken-427964034337>

<sup>4</sup> Bundeamt für Energie (2020) Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2019: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHRocHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRTaW4uY2gvZGUvcHVibGljYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvMTAxMjk=.html> (Seite 33, Verteilung nach Preiskategorien).

Gleichzeitig sind heute einige in der Schweiz beliebten Elektroauto-Modelle deutlich günstiger als der durchschnittliche Schweizer Neuwagen (43'384 Franken):

Hyundai Kona 32'990.--

VW e-Golf 35'200.--

Renault Zoe 35'900.--

Insgesamt sind in der Schweiz 23 Elektroauto-Modelle mit einem Preis unter 45'000 Franken erhältlich. Das günstigste Elektroauto auf dem Schweizer Markt ist bereits ab 22'000 Franken erhältlich.

Ein Rückgang der Verkäufe insbesondere bei hochpreisigen Modellen führt also in erster Linie zu einem Rückgang der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei den Verbrenner-Modellen, wodurch die Zielerreichung für die Importeure leichter wird.

### **Behauptung 2: Aufgrund des Lockdowns könnte es zu Lieferproblemen bei Elektroautos kommen**

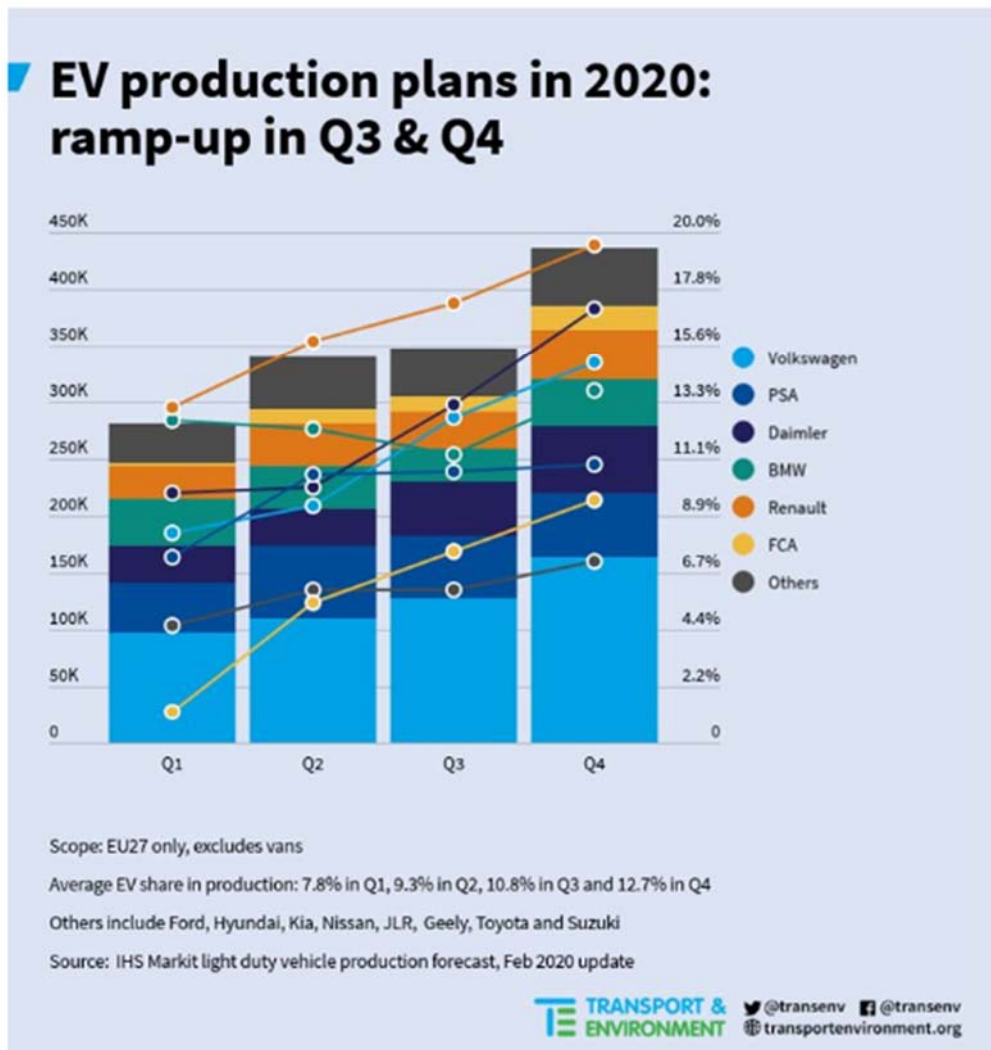
Von den Produktionsausfällen sind alle Antriebssysteme gleichermaßen betroffen. Zwar kam es in China – einem wichtigen Produktionsland für Elektroauto-Batterien – bereits sehr früh zu einem Lockdown, allerdings wurde die Produktion dort bereits im März wieder aufgenommen, als in Europa die ersten Fabriken schliessen mussten.

Generell hat die Autoindustrie die Kapazitäten für die E-Auto-Produktion in Anbetracht des 95g-Ziels deutlich erhöht. Gemäss Transport & Environment lagen die Investitionen von Mitte 2017 bis Mitte 2018 noch bei 3,2 Milliarden Euro, sind aber bis 2019 auf 60 Milliarden Euro angestiegen. Damit hat Europa China bei den Investitionen in die Elektroauto- und Batterieproduktion überholt. In China wurden 2019 17 Milliarden Euro in die Elektromobilität investiert. Die Produktionskapazität für Elektroautos in Europa wird sich bis 2021 vervierfachen. Damit dürfte die Verfügbarkeit von Elektroautos auch dann gewährleistet sein, wenn die Autoverkäufe wieder auf das Niveau von vor der Corona-Krise ansteigen. Ein Grossteil der für dieses Jahr neu geplanten Produktionskapazitäten soll zudem in der zweiten Jahreshälfte in Betrieb gehen<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Transport & Environment (2020) Can electric cars beat the COVID crunch:  
[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_05\\_Can\\_electric\\_cars\\_beat\\_the\\_COVID\\_crunch.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_05_Can_electric_cars_beat_the_COVID_crunch.pdf)

**Geplante Produktionskapazitäten für E-Autos in Europa im Jahr 2020:**



Transport & Environment (2020): Can electric cars beat the COVID crunch, S. 25.

**Behauptung 3: Die Autohändler müssen wegen Corona einen starken Umsatzrückgang verkraften – jetzt auch noch Sanktionen zu zahlen wäre eine übermässige Belastung<sup>6</sup>**

Im Verhältnis zu den Umsätzen der Autoimporteure sind die Strafzahlungen aufgrund der Nichterfüllung des CO<sub>2</sub>-Zielwerts bisher unbedeutend – dies obwohl der Zielwert von 130g CO<sub>2</sub>/km in den letzten Jahren deutlich verfehlt wurde.

Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der verkauften Neuwagen lag im Jahr 2019 bei 138,1g. Die Sanktionszahlungen beliefen sich auf 78 Millionen Franken. Bei 314'000 verkauften Autos mit einem Durchschnittspreis von 43'384 Franken steht dem Sanktionsbetrag ein Umsatz von über 13,6 Milliarden

<sup>6</sup> Marcel Guerry in der Schweizer Illustrierten (30.04.2020): [https://www.agvs-upsa.ch/system/files/agvs/News/2020/20200430\\_Frey\\_Frey/marcel\\_guerry\\_si\\_20200430.pdf](https://www.agvs-upsa.ch/system/files/agvs/News/2020/20200430_Frey_Frey/marcel_guerry_si_20200430.pdf)

Franken gegenüber.<sup>7</sup> Pro verkauftem Auto betragen die Sanktionszahlungen im Durchschnitt 0,57% des Kaufpreises, bzw. rund 250 Franken.

Durch die Einführung des 95g-Ziels in diesem Jahr ist mit einem Anstieg des Sanktionsbetrags zu rechnen, dennoch dürften die Sanktionshöhe pro Fahrzeug marginal bleiben. Die Branche hatte mehrere Jahre Zeit, sich auf diese Anpassung vorzubereiten, weshalb dieses Jahr zahlreiche neue Elektro- und Hybrid-Modelle auf den Markt kommen.

Da die Höhe der Strafzahlungen auch von der Anzahl der verkauften Fahrzeuge abhängt, reduziert sich die finanzielle Belastung der Importeure im gleichen Masse wie deren Verkaufszahlen. Um die Sanktionszahlungen weiter zu reduzieren, sollten sich die Importeure bemühen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der verkauften Autos zu senken.

Die wirtschaftliche Lage nach dem Lockdown ist auch deshalb ein schlechtes Argument für einen Aufschub, weil der Bundesrat bereits massive Wirtschaftshilfen beschlossen hat: sehr vereinfachten Zugang zu Kurzarbeit und grosse Corona-Kredite. Von diesen Massnahmen profitiert die Branche der Auto-Importeure gleichermassen wie alle anderen Branchen, welche nun vor grossen Herausforderungen stehen. Es ist unter den Aspekten der Rechtssicherheit und der Rechtsgleichheit nicht zu verstehen, warum eine einzelne Branche weitere Unterstützung erhalten solle. Unterstützungen, die keine andere Branche in dieser Weise (A-fonds-perdu-Beiträge) in dieser Weise beantragen kann.

#### **Behauptung 4: Aufgrund der Kaufprämien für E-Autos in Deutschland, Frankreich und anderen Ländern hat es nicht genügend E-Autos für den Schweizer Markt<sup>8</sup>**

Dazu müsste der E-Auto-Absatz in den entsprechenden Ländern sehr stark ansteigen. Zwar ist der Marktanteil der E-Autos auch während des Lockdowns konstant geblieben oder gar gestiegen, da allerdings die Anzahl der verkauften Autos deutlich gesunken ist, wurden europaweit auch weniger E-Autos verkauft. Um die Verfügbarkeit von E-Autos für die Schweiz negativ zu beeinflussen, müsste nicht nur der Marktanteil, sondern auch das Volumen der E-Auto-Verkäufe in der EU deutlich über das Niveau von Anfang Jahr ansteigen um auch die neu geschaffenen Produktionskapazitäten übersteigen. So hat zum Beispiel Hyundai erst im März die Produktion des beliebten E-Autos Kona in einem Tschechischen Werk aufgenommen – um die steigende europäische Nachfrage abzudecken und um die Lieferfristen zu verkürzen<sup>9</sup>.

Generell bleibt die Schweiz wegen des tendenziell höheren Preisniveaus und der hohen Kaufkraft ein attraktiver Absatzmarkt für Elektroautos.

---

<sup>7</sup> <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.exturl.html/aHRocHM6Ly9wdWJkYi5iZmUuYWRtaW4uY2gvZGUvcHVibGJlYX/Rpb24vZG93bmxvYWQvMTAxMzE=.html>

<sup>8</sup> <https://www.presseportal.ch/de/pm/100009535/100850098>

<sup>9</sup> <https://www.automobil-produktion.de/hersteller/neue-modelle/hyundai-beginnt-mit-der-fertigung-des-kona-elektro-in-tschechien-326.html>