

Emissionsvorschriften für Personenwagen

«Phase-In» auch für nächste CO₂-Zielstufe ab 2020

Bern, 11. Juni 2015

Die Schweizer Automobil-Importeure haben die CO₂-Zielvorgaben für 2014 erreicht, das zeigen die heute vom Bundesamt für Energie (BFE) veröffentlichten Zahlen. Demnach verfügten die im vergangenen Jahr neu zugelassenen Personenwagen über einen durchschnittlichen Ausstoss von 128 Gramm CO₂/km, die Zielvorgabe lag bei 130 Gramm. In die Berechnung flossen die emissionsärmsten 80 Prozent der jeweiligen Fahrzeugflotte eines Importeurs oder einer Emissionsgemeinschaft ein, 2015 sind es 100%. Es hat sich gezeigt, dass diese schrittweise Einführung von Emissions-Zielvorgaben, das sogenannte «Phase-in», eine effektive und wirtschaftsfreundliche Lösung ist, Klimaziele zu erreichen. Deshalb fordert auto-schweiz eine analoge Regelung für das nächste Ziel von 95 Gramm CO₂/km, das ab 2020 gelten soll.

Wie in den Vorjahren gingen die CO₂-Emissionen von neu zugelassenen Personenwagen 2014 deutlich zurück. Im Vergleich zu 2008 lag der durchschnittliche Ausstoss pro neuem Fahrzeug im vergangenen Jahr rund 19 Prozent tiefer. Für den Direktor von auto-schweiz, Andreas Burgener, sind das keine überraschenden Neuigkeiten: «Die Automobilbranche gehört zu den innovativsten Industriezweigen der Welt. Bei der Antriebstechnik wurden in den vergangenen Jahren enorme Fortschritte gemacht. Zudem haben es die offiziellen Schweizer Importeure geschafft, effizientere Motoren bei ihren Kunden beliebt zu machen.» Doch neue Antriebsformen und deren Akzeptanz bei den Automobilisten gibt es nicht über Nacht – das zeigt sich vor allem bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen, die erst heute nach einigen Jahren auf dem Markt verstärkt nachgefragt werden. «Das geht nun einmal nicht so schnell, wie sich das die Politik wünscht», hält Burgener fest. Deshalb werde es schwierig, das Ziel für 2015 mit der Einbeziehung aller erstmals eingelösten Fahrzeuge zu erreichen.

Das «Phase-in», die schrittweise Anrechnung der Fahrzeugflotte pro Importeur oder Emissionsgemeinschaft, gibt diesen immerhin mehr Zeit, sich auf die neuen Anforderungen einzustellen. Deshalb fordert auto-schweiz auch für das nächste Ziel von 95 Gramm CO₂/km, das ab 2020 gelten soll, eine vergleichbare, jährlich steigende prozentuale Anrechnung der Fahrzeugflotte. Bis dahin soll der jetzige Wert seine Gültigkeit behalten. «Es kann nicht sein, dass die Importeure Millionen-Strafen zahlen müssen, nur weil im Rahmen der Energiestrategie 2050 darauf verzichtet wurde, den gesamten europäischen Markt in die Berechnung einzubeziehen, wie es die EU gemacht hat. Hinzu kommt, dass die Strafbeträge der EU zu einem ungeheuren Wechselkurs von 1,50 Franken umgerechnet werden. Das alles kostet am Ende vor allem eines: Arbeitsplätze», hält Burgener fest. Da in anderen Ländern beispielsweise deutlich weniger Allrad-Fahrzeuge verkauft werden als in der Schweiz, liegt dort auch der durchschnittliche CO₂-Ausstoss tiefer.

Kritik übt Burgener auch an der massiven Bürokratie, die hinter dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften steckt. Wie die Zahlen des BFE belegen, haben die Grossimporteure für die Überprüfung 2014 kräftig draufgezahlt. «Unsere Mitglieder müssen viel Bürokratie auf sich nehmen – und am Ende ist der Vollzugsaufwand höher als die Einnahmen aus den Strafen», ärgert sich Burgener. Für die geprüften 303'300 Personenwagen der Grossimporteure sind gerade einmal 130'000 Franken an Strafen zusammen gekommen. Dem gegenüber stehen Vollzugskosten von 585'000 Franken. Hier müsse der Bund nachbessern, fordert Burgener.

Weitere Auskünfte:

Andreas Burgener, Direktor
T 079 474 21 04
a.burgener@auto-schweiz.ch