

Neue CO₂-Vorschriften für Fahrzeuge ab 2020

Die Schweiz gegenüber der EU nicht benachteiligen

Bern, 8. Mai 2017

Die CO₂-Vorschriften für Neufahrzeuge, welche ab 2020 gelten sollen, müssen an die Schweizer Besonderheiten angepasst werden. Dies hält auto-schweiz in ihrer Vernehmlassungsantwort zur Umsetzung des ersten Massnahmenpakets der Energiestrategie 2050 auf Verordnungsstufe fest. Damit soll bei der Reduzierung von CO₂ ein zur EU identisches Anstrengungsniveau sichergestellt werden. Um dieses gemeinsame Ziel von Bundesrat und Automobil-Importeuren zu erreichen, müssen die vorgeschlagenen Einführungsmodalitäten angepasst werden. Ansonsten riskiert die Schweiz, ihre ambitionösen Ziele bei der CO₂-Einsparung zu verpassen, gepaart mit einer starken Beeinträchtigung des Fahrzeugmarktes, die zum Boomerang für die Wirtschaft sowie die Steuereinnahmen des Bundes werden könnte.

Ab 2020 wird in der Europäischen Union der bestehende CO₂-Grenzwert für neue Personenwagen schrittweise auf 95g/km sowie derjenige für leichte Nutzfahrzeuge auf 147g/km gesenkt. Die Schweiz will diese Werte übernehmen. Während diese jedoch in der EU über sämtliche Mitgliedsstaaten hinweg gelten und sich so verschiedene Fahrzeugmärkte gegenseitig ausgleichen, müssen die Schweizer Automobil-Importeure die Ziele alleine erreichen. Bei Überschreitung drohen nach Berechnungen des Bundes hohe Sanktionszahlungen von bis zu 200 Millionen Franken zwischen 2020 und 2023, die sich auch auf die Fahrzeugpreise auswirken würden. Allerdings können die Schweizer Importeure kaum Einfluss auf angebotene Fahrzeuge nehmen, die Hersteller machen so gut wie keine Unterschiede zwischen den europäischen Ländern.

Im Rahmen der Änderungen auf Verordnungsstufe zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 hat der Bundesrat dargelegt, wie er den Übergang zu den neuen CO₂-Grenzwerten für Neufahrzeuge ab 2020 regeln möchte. Diese Einführungsmodalitäten bestehen zum einen aus einem jährlich ansteigenden Flottenanteil, der bei der Berechnung des CO₂-Durchschnitts eines Importeurs herangezogen wird («Phasing-in»). Zum anderen werden besonders emissionsarme Fahrzeuge (unter 50g CO₂/km) mehrfach angerechnet («Supercredits»). Beide Instrumente haben sich bei Einführung des heute geltenden Grenzwertes von 130g CO₂/km für Personenwagen bestens bewährt, so dass dieser nach dem Auslaufen der Förderinstrumente 2015 lediglich um fünf Gramm CO₂/km verpasst wurde. Aus diesem Grund unterstützt auto-schweiz die erneute Anwendung der Einführungsmodalitäten und schlägt lediglich angepasste Zahlenwerte für «Phasing-in» und Supercredits vor (vgl. Tabelle im Anhang).

Die grösste Schwierigkeit bei der Ausgestaltung der Einführungsmodalitäten liegt in der Prognose der künftigen Entwicklung der Elektromobilität, erklärt auto-schweiz-Direktor Andreas Burgener: «Wir haben eine detaillierte Studie in Auftrag gegeben, die deutlich macht, dass der Markt für Elektroautos in der Schweiz nicht so schnell wachsen wird, wie sich der Bundesrat, aber auch unsere Mitglieder das wünschen würden.» Dies liege vor allen Dingen an den im Vergleich zur EU deutlich geringeren Förderinstrumenten, so Burgener weiter: «Viele EU-Staaten geben der Elektromobilität massive Starthilfe, von der wegfallenden Import- und Fahrzeugsteuer, über hohe Kaufprämien bis hin zur Finanzierung von Ladestationen und kostenlosem Parkieren. Die Schweiz hingegen kennt nur einen Wegfall der vierprozentigen Importsteuer. Rabatte bei der Motorfahrzeugsteuer sind Kantonssache und deshalb weder flächendeckend noch einheitlich.» Deshalb werde sich die Elektromobilität hierzulande keinesfalls so schnell entwickeln, wie in Ländern mit starker Förderung und wie es der Bundesrat für seinen Vorschlag annimmt.

Eine besondere Herausforderung stellt die Einführung des neuen Grenzwertes für leichte Nutzfahrzeuge dar. Auch hier befindet sich die Schweiz in einer Sonderrolle, erläutert Andreas Burgener: «Nach den Zahlen für 2015 hat die Schweizer Flotte von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern mit durchschnittlich 195 Gramm CO₂ pro Kilometer europaweit den höchsten Wert, der EU-Durchschnitt lag bei 168 Gramm. Der Unterschied erklärt sich nicht zuletzt durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, die den Transport mit kleineren, leichteren Fahrzeugen gegenüber Lastwagen-Transporten begünstigt.» Deshalb müsse bei den Nutzfahrzeug-Regelungen Rücksicht auf die Schweizer Situation genommen werden, so Burgener. «Hohe Strafzahlungen für unsere Kunden bringen nichts, weil die Fahrzeuge ansonsten wie Autos auch nach sechs Monaten sanktions- und steuerfrei über die Grenze kommen.» Damit sei weder den Schweizer Steuereinnahmen noch der Umwelt gedient, so Burgener abschliessend.

Weitere Auskünfte:

Andreas Burgener, Direktor

T 079 474 21 04

a.burgener@auto-schweiz.ch**Informations supplémentaires en français:**

François Launaz, Président

T 079 408 72 77

f.launaz@auto-schweiz.ch

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