

## Chance vertan

**Bern, 04.12.2014** Mit dem heutigen Entscheid des Parlaments, im Rahmen der Energiestrategie 2050 bei den CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen des Strassenverkehrs auf eine gesamteuropäische Lösung zu verzichten und auf eine isolierte Sonderlösung für die Schweiz zurückzugreifen, wurden verschiedene Chancen vergeben. Das könnte zu Marktverzerrungen mit unerwünschten Folgen für Arbeitsplätze und Konsumenten führen.

Die in der EU geltenden CO<sub>2</sub>-Grenzwerte von aktuell 130 g/km und 95 g/km ab 2021 für Personenwagen und 175 bzw. 147 g/km für leichte Nutzfahrzeuge beziehen sich auf den gesamteuropäischen Markt und wurden nach intensiven Verhandlungen zwischen der EU und den Fahrzeugherstellern festgelegt. Bezogen auf den Markt in Europa mit rund 12 Millionen verkauften Personenwagen pro Jahr sind diese Ziele per 2021 für die Hersteller zwar sehr anspruchsvoll, aber grundsätzlich erreichbar. In der vorliegenden Energiestrategie 2050 des Bundes werden die EU-Grenzwerte 1:1 übernommen – jedoch ohne den grenzübergreifenden Einbezug der anderen europäischen Länder.

### Schwächen der gewählten Lösung

Für den deutlich anders strukturierten Schweizer Markt mit rund 300'000 verkauften Personenwagen pro Jahr ist eine Erfüllung der Zielvorgaben ohne schwerwiegende Beschränkung des Fahrzeugangebotes nicht möglich. Die topografische Lage, die Treibstoffpolitik und die höhere Kaufkraft führen dazu, dass mehr Allradfahrzeuge (Berggebiete) und deutlich mehr benzinbetriebene Fahrzeuge verkauft werden. Der effizientere Dieselmotor wird von dem politisch gewollten Preisnachteil von Diesel- gegenüber Benzintreibstoff zurückgebunden. Die höhere Kaufkraft ermöglicht eine grössere Nachfrage von diversen (Sicherheits-)Optionen, welche zu schwereren Fahrzeugen und somit zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Die notwendige Korrektur bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2021 wäre massiv stärker (EU: -25,2%, CH: -34,5%). Dies würde zu einer unerwünschten Marktverzerrung führen, weil Fahrzeuge mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz nicht mehr oder nur noch gegen hohe Bussen als Neuwagen erhältlich wären. Um dies zu umgehen, würden sie als mindestens 6 Monate alte Gebrauchtwagen importiert – mit Folgen für Arbeitsplätze in der Autobranche und Mindereinnahmen für den Bund bei der Mehrwertsteuer und der Automobilsteuer.

auto-schweiz Präsident François Launaz bedauert denn auch den Entscheid: "Leider ist das Parlament hier auf unseren Ansatz, eine sinnvolle und machbare gesamteuropäische Lösung des CO<sub>2</sub>-Problems anzustreben, nicht eingegangen. Damit wurde eine Chance vertan, das Ziel gemeinsam zu erreichen, denn CO<sub>2</sub>-Emissionen machen bekanntlich vor Landesgrenzen nicht Halt."

### Weitere Auskünfte:

François Launaz, Präsident  
079 408 72 77

[f.launaz@auto-schweiz.ch](mailto:f.launaz@auto-schweiz.ch)

Andreas Burgener, Direktor  
079 474 21 04

[a.burgener@auto-schweiz.ch](mailto:a.burgener@auto-schweiz.ch)