

Jahresmedienkonferenz 2025

Schweizer Automobilwirtschaft im staatlichen Regulierungsdschungel

the square, Zürich-Flughafen

Ablauf

1. Begrüssung

Christoph Wolnik, Stv. Direktor und Mediensprecher auto-schweiz

2. Automobile Herausforderungen Standort Schweiz

Peter Grünenfelder, Präsident auto-schweiz

3. Eine existenzbedrohende CO₂-Verordnung

Donato Bochicchio, Vizepräsident auto-schweiz, Emil Frey AG

4. Die Schweiz fällt im internationalen Vergleich immer mehr zurück

Helmut Ruhl, Vizepräsident auto-schweiz, AMAG Group AG

5. 10-Punkte Plan zum Gelingen der E-Mobilität

Thomas Rücker, Direktor auto-schweiz

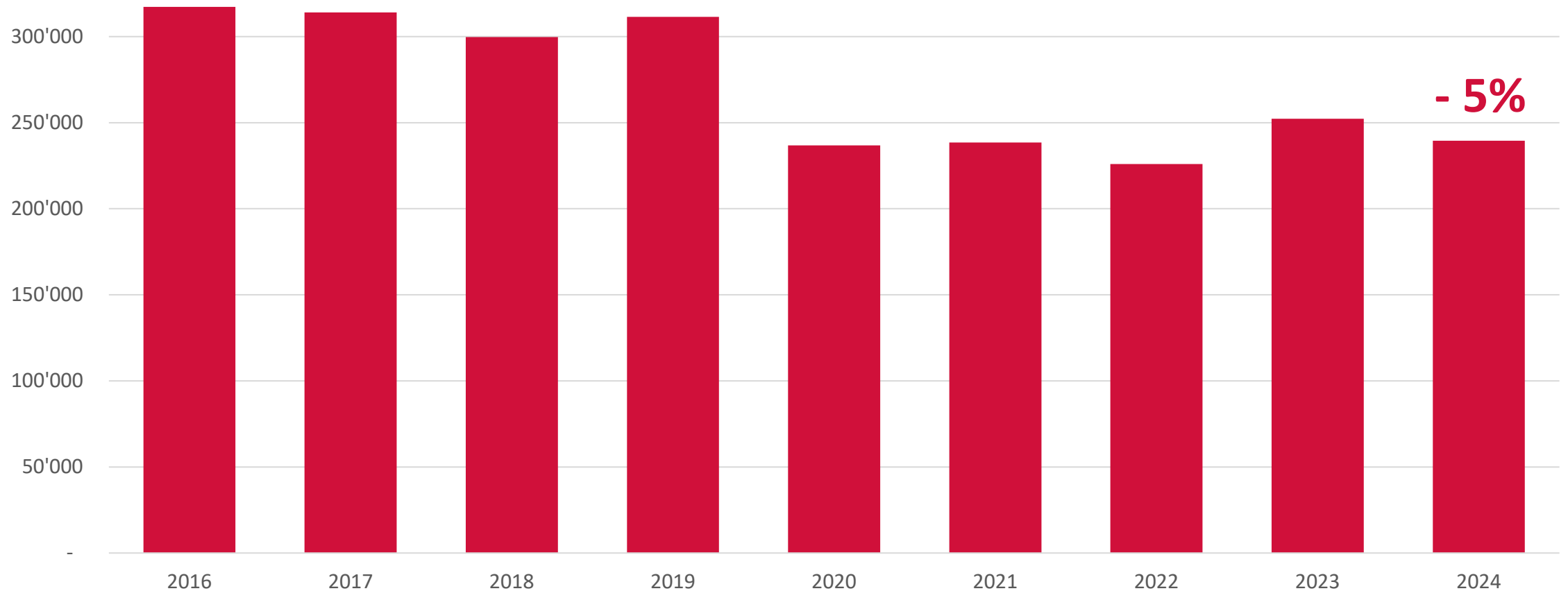
Fragerunde

CO₂-neutrale Mobilität dank technologischer Innovationskraft

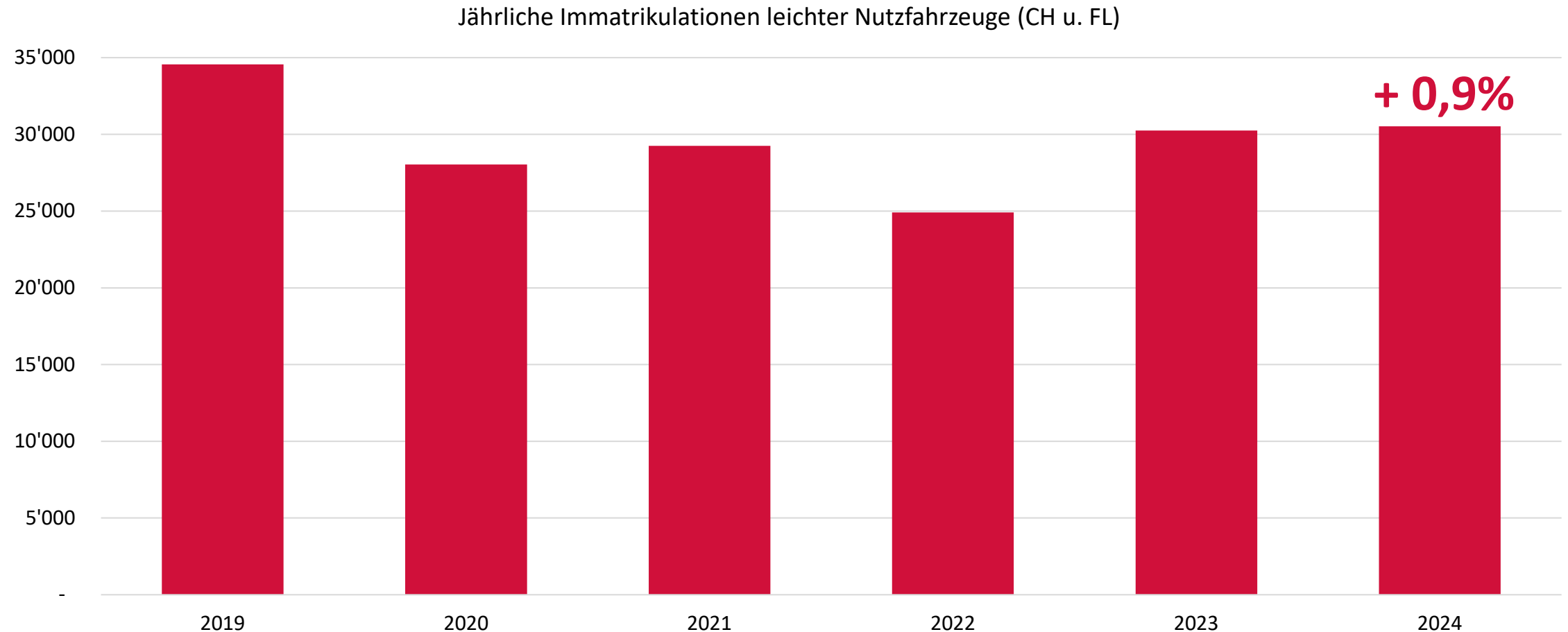


Marktsituation (1): Rückgang Schweizer Autokäufe

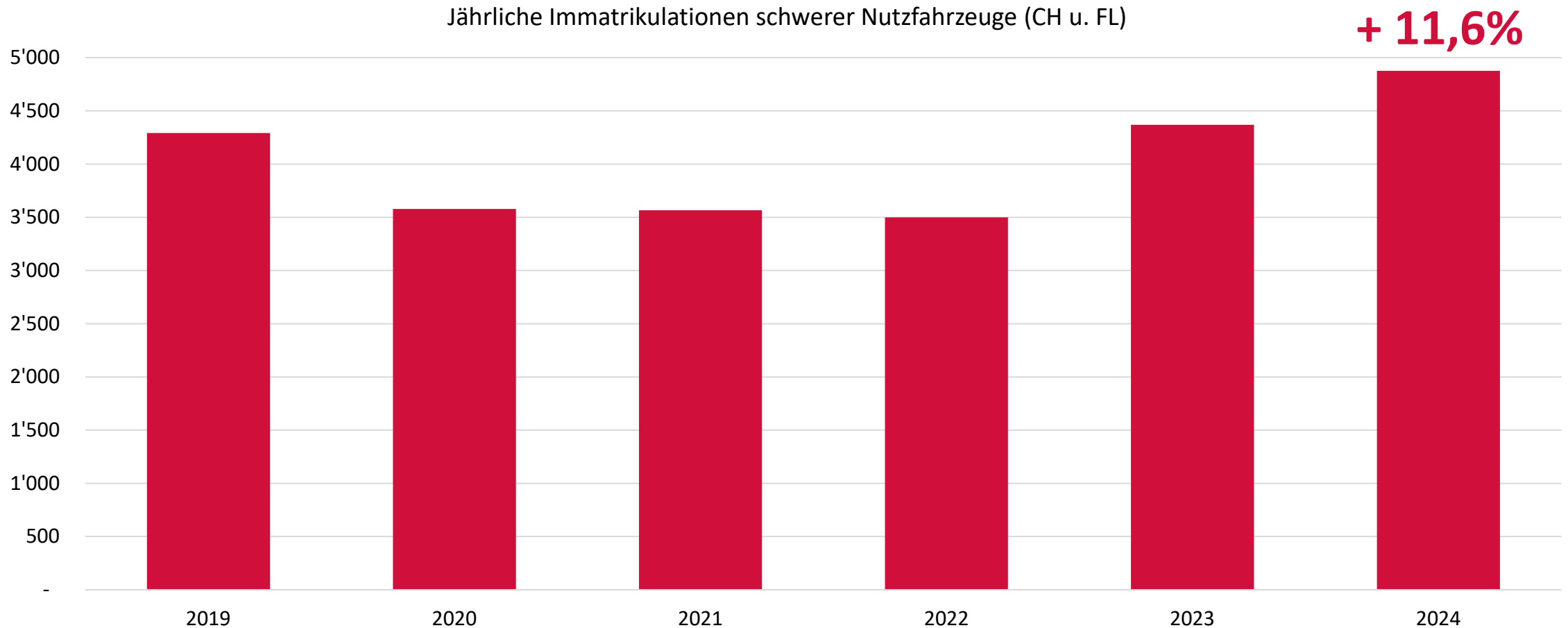
Jährliche Immatrikulationen neuer Personenwagen (CH u. FL)



Marktsituation (2): Stabiler Schweizer Lieferwagenmarkt

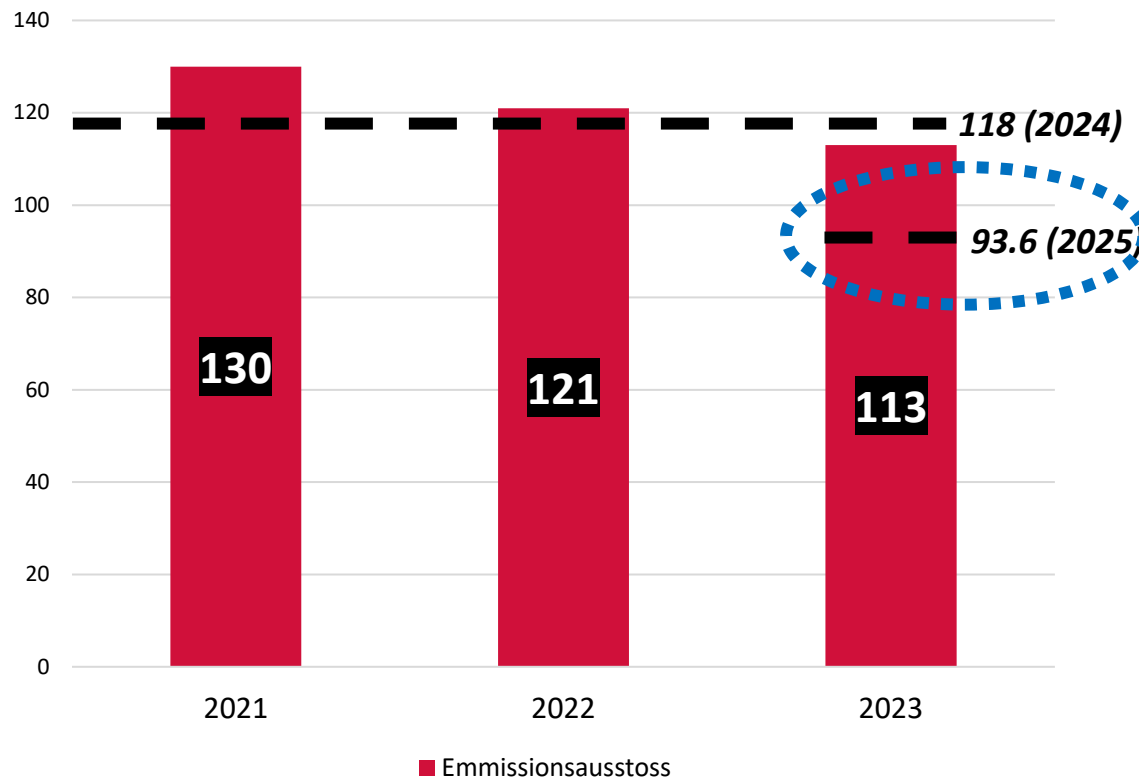


Marktsituation (3): Wachstumsmarkt Lastwagen

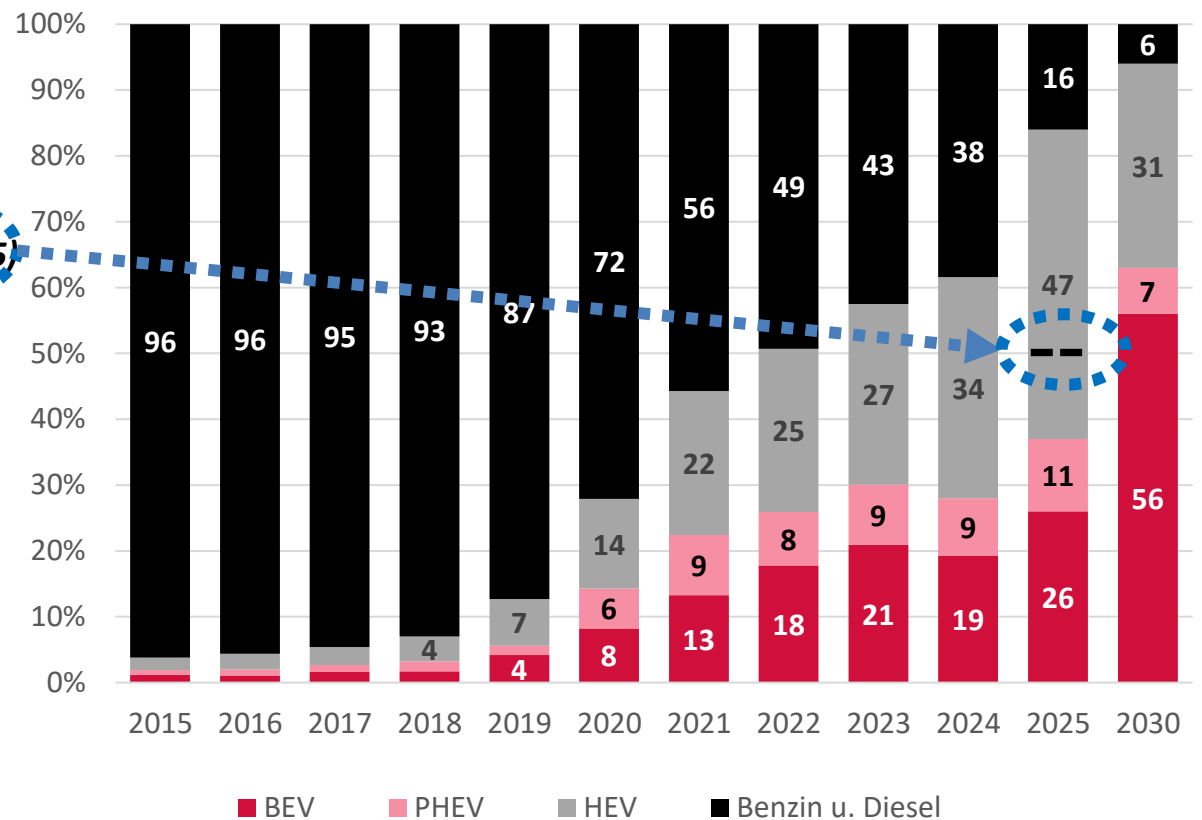


Marktrealität (1): Emissionsabsenkung vs. Hochlauf E-Mobilität

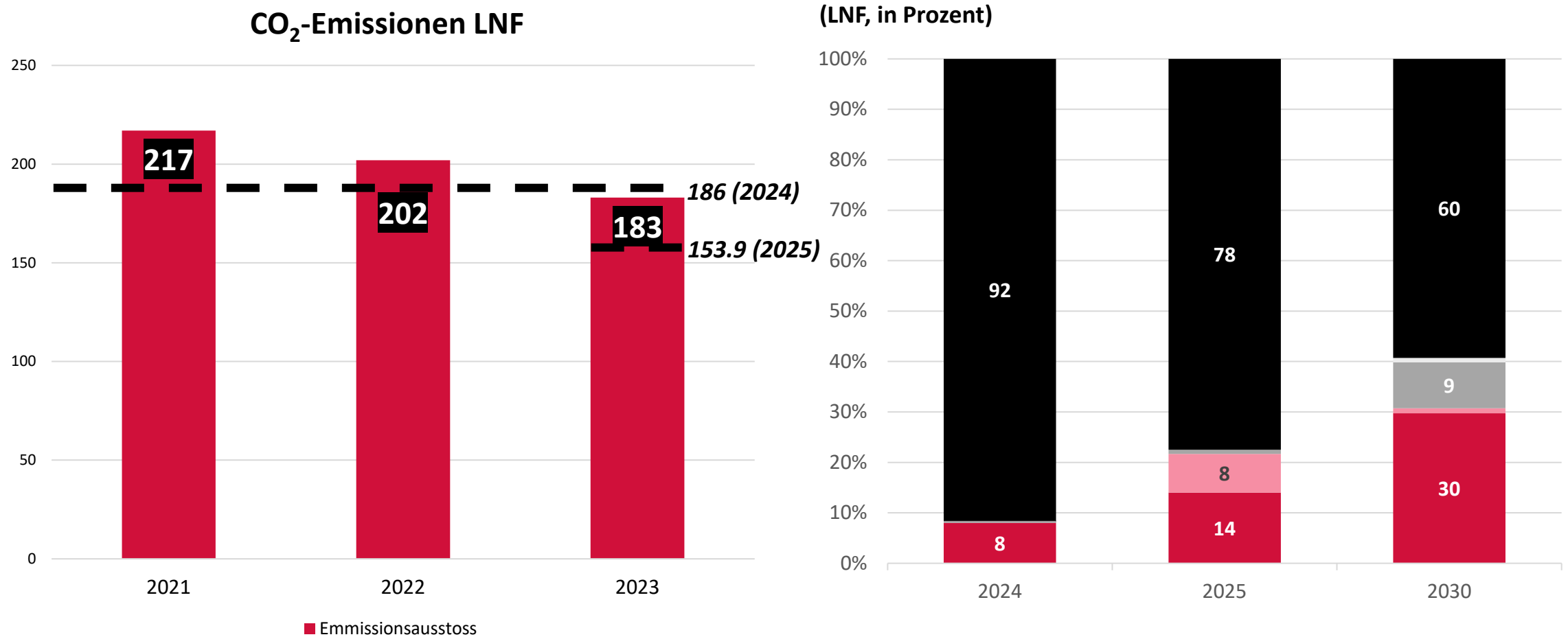
CO₂-Emissionen PW



Antriebsformen Neuzulassungen (PW, in Prozent)



Marktrealität (2): Emissionsabsenkung vs. Hochlauf E-Mobilität



Marktrealität (3): Erstmalige Reduktion bei schweren Nutzfahrzeugen (SNF)

Zielwerte

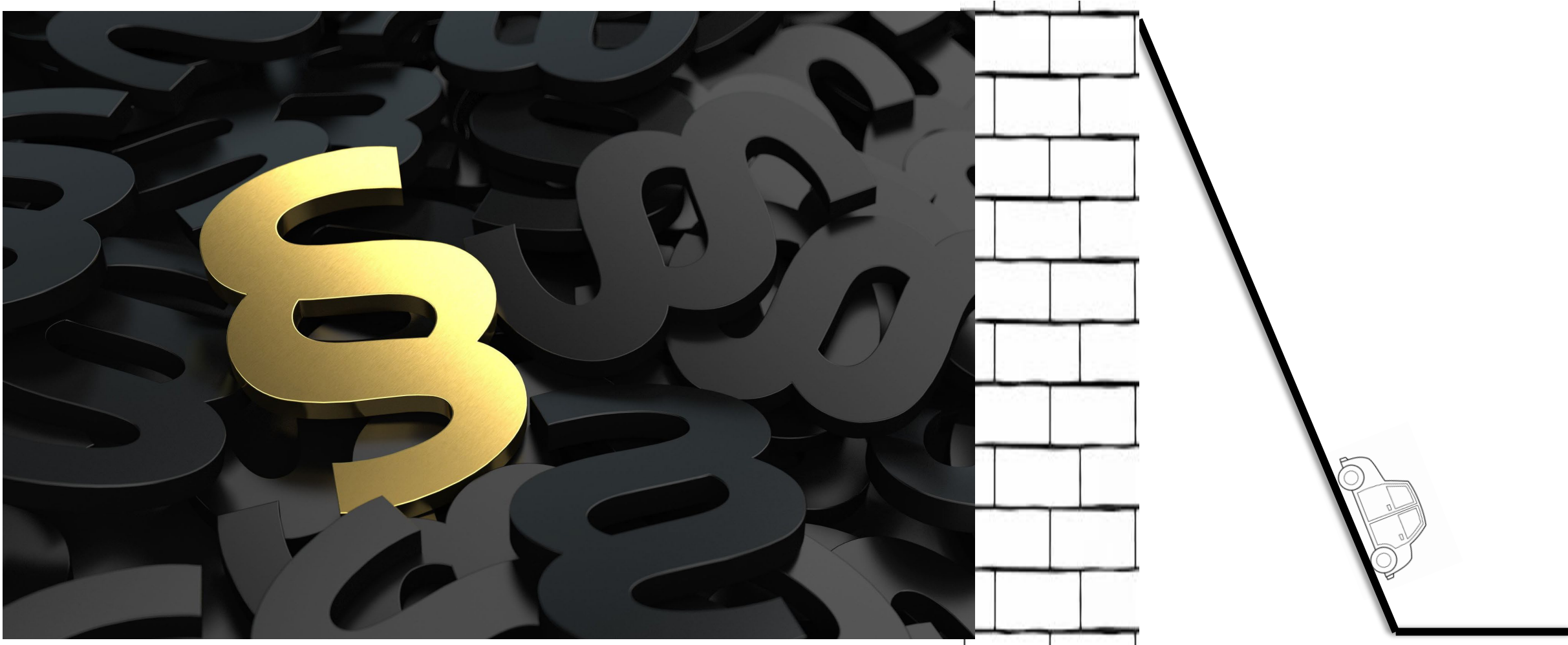
2025: Absenkung von 15%*

2030: Absenkung von 30%*

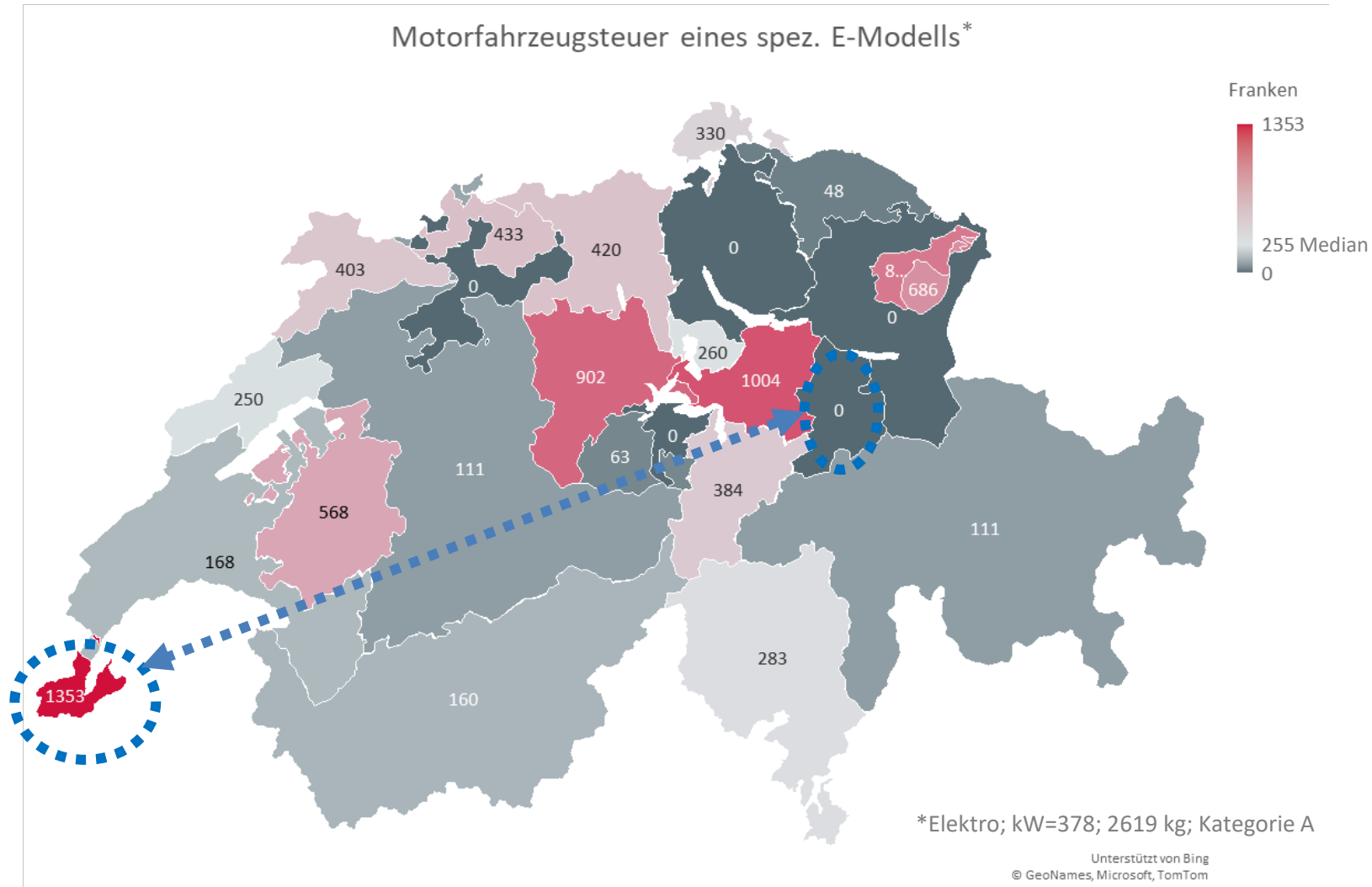
➤ Elektro-Trucks bei 11,6% der Zulassungen

*) ggü. 2019

Autowirtschaftsfeindliche Überregulierung



Starke kantonale Unterschiede bei Anreizen für E-Mobilität

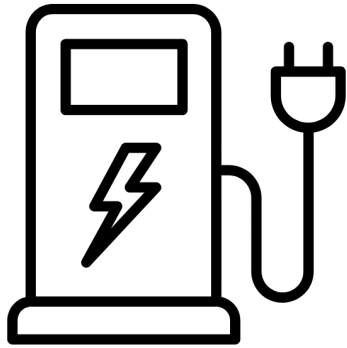


*Elektro; kW=378; 2619 kg; Kategorie A

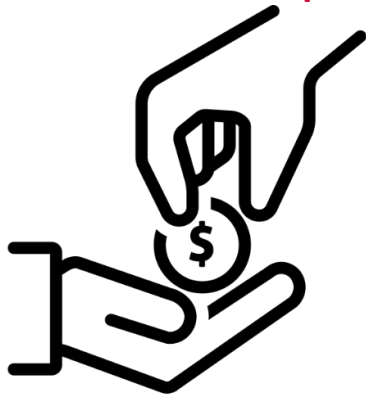
Unterstützt von Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Quelle: TCS 2024

Probleme der Elektromobilität in der Schweiz



Fehlende
Heimladeinfrastruktur
und am Arbeitsplatz



Hohe Energiekosten



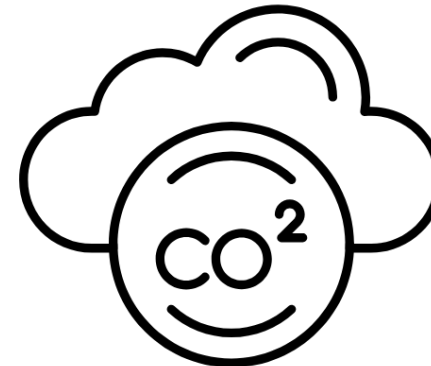
Fehlende
Preistransparenz



Automobil-
importsteuer auf BEV



Grosse kantonale Unterschiede
bei Motorfahrzeugsteuer



Teurer «Swiss Finish»

Ablauf

1. Begrüssung

Christoph Wolnik, Stv. Direktor und Mediensprecher auto-schweiz

2. Automobile Herausforderungen Standort Schweiz

Peter Grünenfelder, Präsident auto-schweiz

3. Eine existenzbedrohende CO₂-Verordnung

Donato Boichichio, Vizepräsident auto-schweiz, Emil Frey AG

4. Die Schweiz fällt im internationalen Vergleich immer mehr zurück

Helmut Ruhl, Vizepräsident auto-schweiz, AMAG Group AG

5. 10-Punkte Plan zum Gelingen der E-Mobilität

Thomas Rücker, Direktor auto-schweiz

Fragerunde

Aus der Praxis (1/2)

Massive Vorleistungen der Automobilwirtschaft:

- Über 200 EV-Modelle im Angebot in jeglichen Preissegmenten
- 376 Mio. Fr. an jährlichen Werbeausgaben (CH)
- 182 Mrd. Fr. jährlich in Forschung und Entwicklung (weltweit)
- Werksumbauten für 130 Mrd. Fr.

Aus der Praxis (2/2)

Leichte Nutzfahrzeuge sind **systemrelevant**, erhalten aber **zu wenig Aufmerksamkeit**.

- Rückläufiger Steckeranteil von 8,1% (-4,5 %-Punkte zu 2023)
- Absenkungspfad bleibt steil (neu 153,9g CO₂/km, -17%)
- Infrastruktur und Anreize stimmen nicht
- E-Lieferwagen bis 4,25 Tonnen: gut gemeint, aber keine Auswirkungen

➤ Hohe Sanktionszahlungen erwartet

E-Lieferwagen brauchen Initialzündung

Von Thomas Rücker, Direktor auto-schweiz

Scharfe Umsetzung des CO₂-Gesetzes

- Bundesrat nutzt Ermessensspielraum nicht:
CO₂-Verordnung vs. EU *verschärft, verfrüht – ignoriert Marktrealität.*
- Roadmap E-Mobilität ist zum Wunschtraum geworden
50% Steckerfahrzeuge bei neuen PW noch in diesem Jahr?
auto-schweiz-Mitglieder erwarten 37%
- E-Mobilität ist kein Alleingang
Es braucht: *gesetzliche Rahmenbedingungen; Infrastruktur;*
bezahlbaren Strom; Versorgungssicherheit; Baugesetzgebung;
Vermieter; Transparenz; Nachfrage.

CO₂-Verordnung: Regulierung über das Ziel hinaus



Unsinniger «Swiss Finish»

Beispiel: Anreizsystem für Steckerfahrzeuge
(«zero and low emission vehicles ZLEV»)

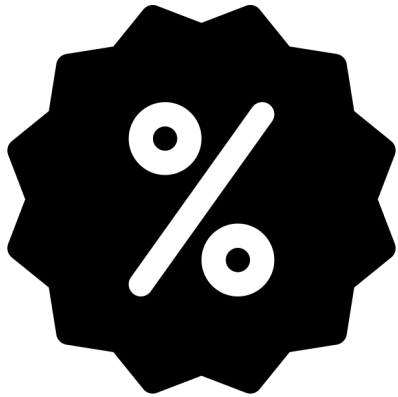
EU

- PW und Nutzfahrzeuge
- BEV und PHEV bis 50g CO₂/km
- Jedes Jahr bis und mit 2029
- Verminderung des Zielwertes um max. 5%

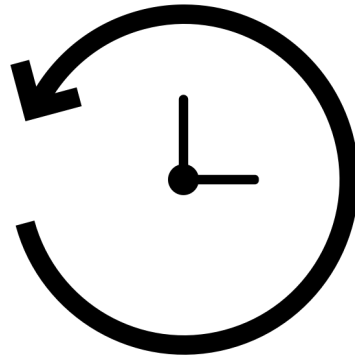
CH

- PW im Entwurf nicht vorgesehen
- Nur BEV, keine PHEV
- Nur einzelne Jahre (2025 & 2030)
- Reduktion des effektiven Flottenwerts

Die existenzbedrohende CO₂-Verordnung



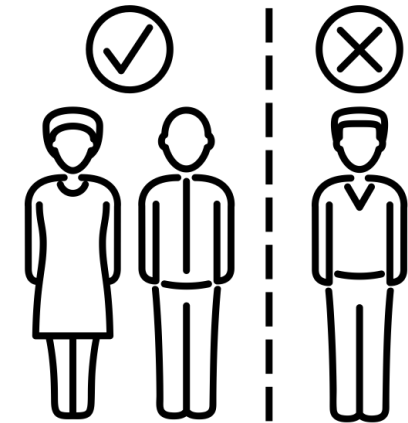
**ZLEV-Regelung
auf EU-Niveau**



**Widerrechtliche,
rückwirkende
Inkraftsetzung**



**Horrende
Sanktionszahlungen**



Stellenabbau

Auswirkungen auf die Schweiz

Flaute bei Verkauf von E-Autos in der Schweiz

Handelszeitung, 02.09.2024

Die Skepsis gegenüber Elektroautos ist in der Schweiz gewachsen

NZZ, 02.09.2024

Elektroauto: Nachfrage in der Schweiz sinkt

Nau, 14.10.2024

Fertig Elektro-Boom? Der Marktanteil von E-Autos sinkt in der Schweiz erstmals

Weltwoche, 03.02.2025

Massenentlassungen bei Feintool: Der Schweizer Zulieferer bekommt die Automobilkrise mit voller Härte zu spüren

NZZ, 03.12.2024

Landis+Gyr beendet Geschäft mit Ladestationen – 200 Stellen betroffen

20min.ch, 11.02.2025

Was in Europa gerade passiert – kein Alleingang der Schweiz



PRESSEMITTEILUNG | 19. Dezember 2024 | Vertretung in Deutschland | Lesedauer: 2 Min

Strategischer Dialog über die Zukunft der europäischen Automobilindustrie beginnt im Januar

Schwerpunkte des Dialogs:

- Datengestützte Innovation und Digitalisierung
- Defossilisierung
- Arbeitsplätze, Kompetenzen und soziale Aspekte
- Vereinfachung und Modernisierung des Rechtsrahmens
- Steigerung der Nachfrage
- Stärkung finanzieller Ressourcen
- Widerstandsfähigkeit erhöhen



Generationenprojekt

Ablauf

1. Begrüssung

Christoph Wolnik, Stv. Direktor und Mediensprecher auto-schweiz

2. Automobile Herausforderungen Standort Schweiz

Peter Grünenfelder, Präsident auto-schweiz

3. Eine existenzbedrohende CO₂-Verordnung

Donato Bochicchio, Vizepräsident auto-schweiz, Emil Frey AG

4. Die Schweiz fällt im internationalen Vergleich immer mehr zurück

Helmut Ruhl, Vizepräsident auto-schweiz, AMAG Group AG

5. 10-Punkte Plan zum Gelingen der E-Mobilität

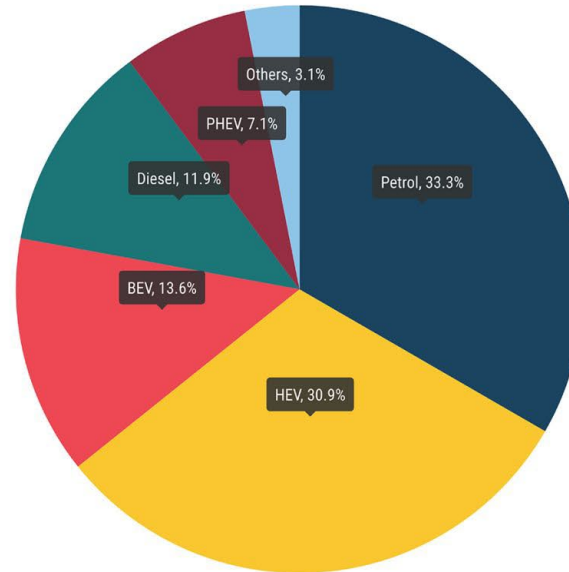
Thomas Rücker, Direktor auto-schweiz

Fragerunde

E-Mobilität: Marktanteile bei neuen Personenwagen im Vergleich

NEW EU CARS BY POWER SOURCE, FULL-YEAR 2024

■ Petrol ■ Diesel ■ Battery electric vehicle (BEV) ■ Plug-in hybrid vehicle (PHEV) ■ Hybrid electric vehicle (HEV) ■ Others
% market share

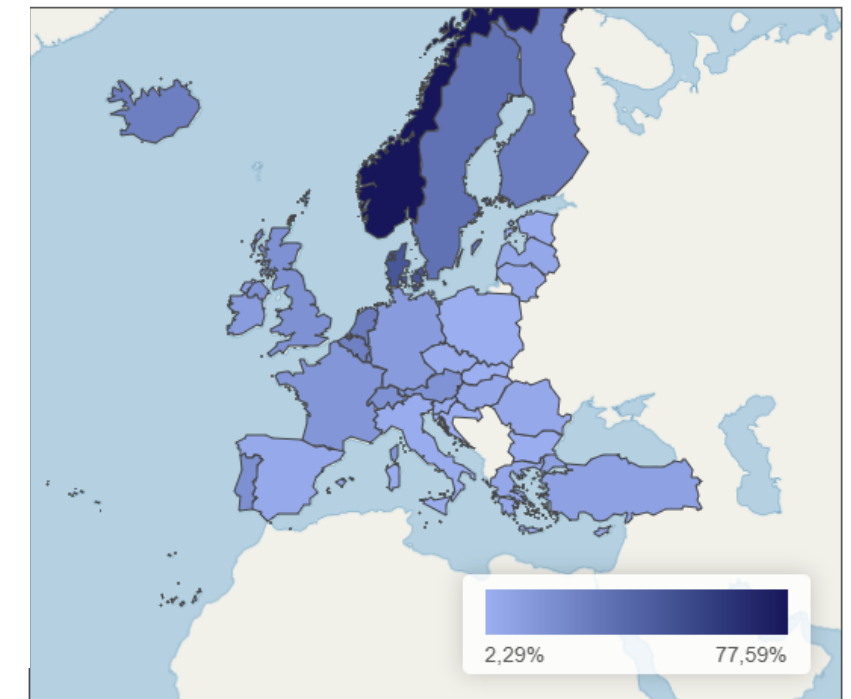


acea

Quelle: ACEA

Market share BEV passenger cars and vans

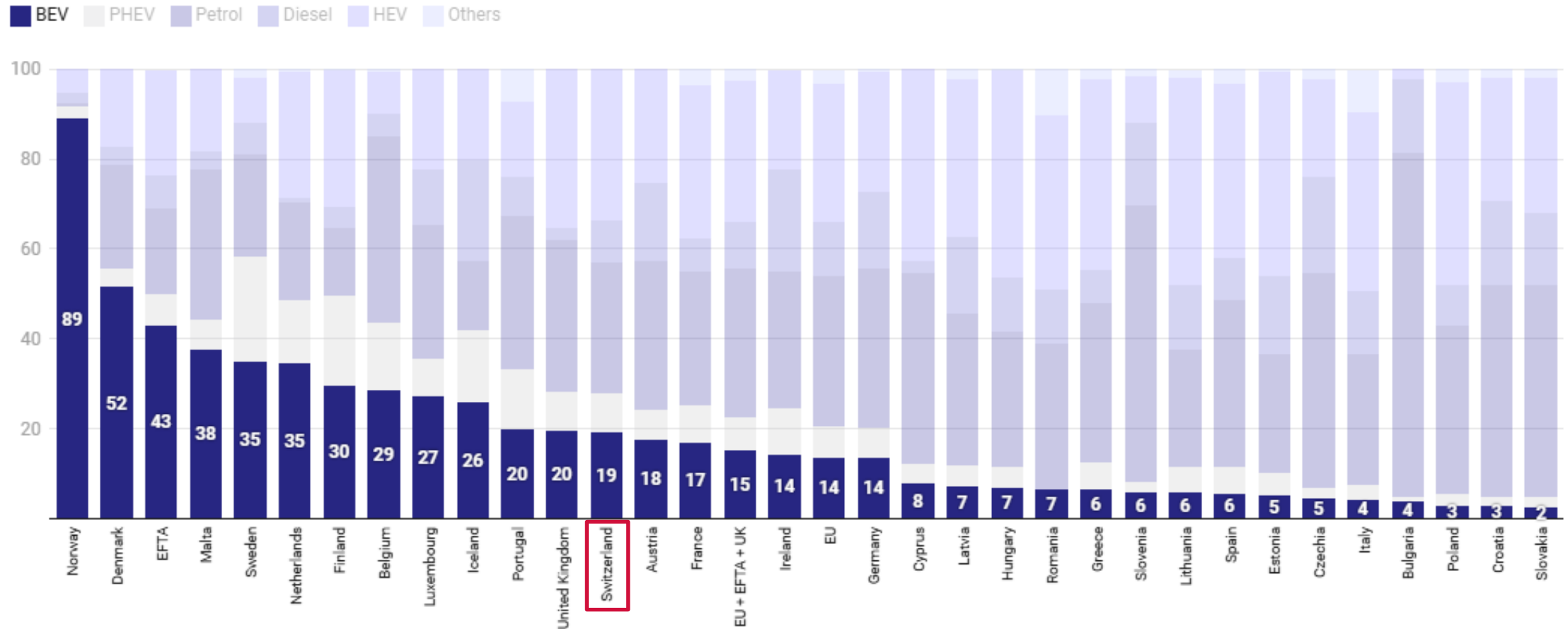
Percentage of the total new passenger cars and vans (M1 + N1) registrations that is full battery electric (BEV)



Quelle: EAFO, Stand Q3 2024 23

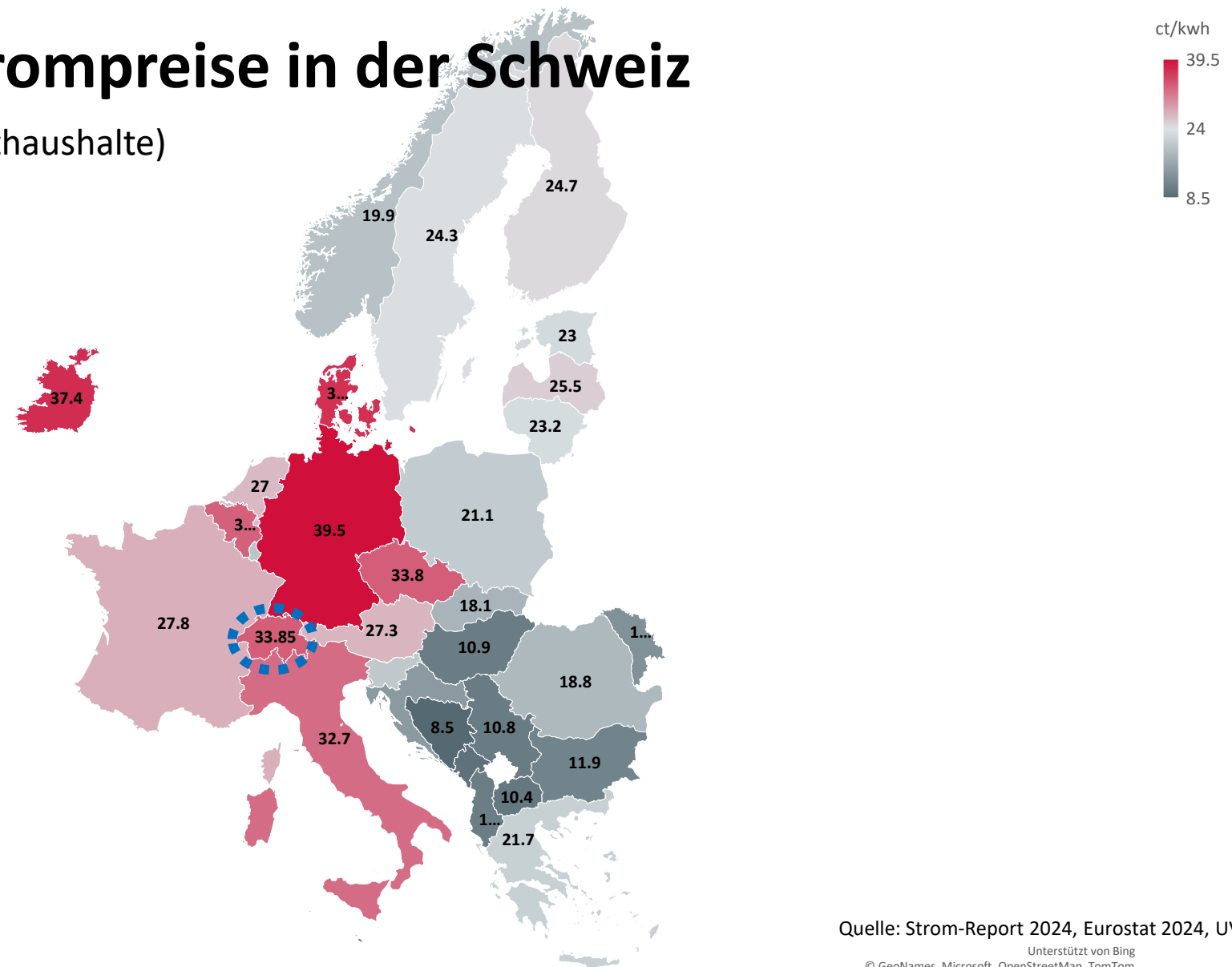
European car market shares by engine type

Leaderboard in the order of Battery electric cars. EU, EFTA and UK 2024, in %



Relativ hohe Strompreise in der Schweiz

Ø-Energiepreise 2024 (Privathaushalte)



Elektroauto-Politik in Europa



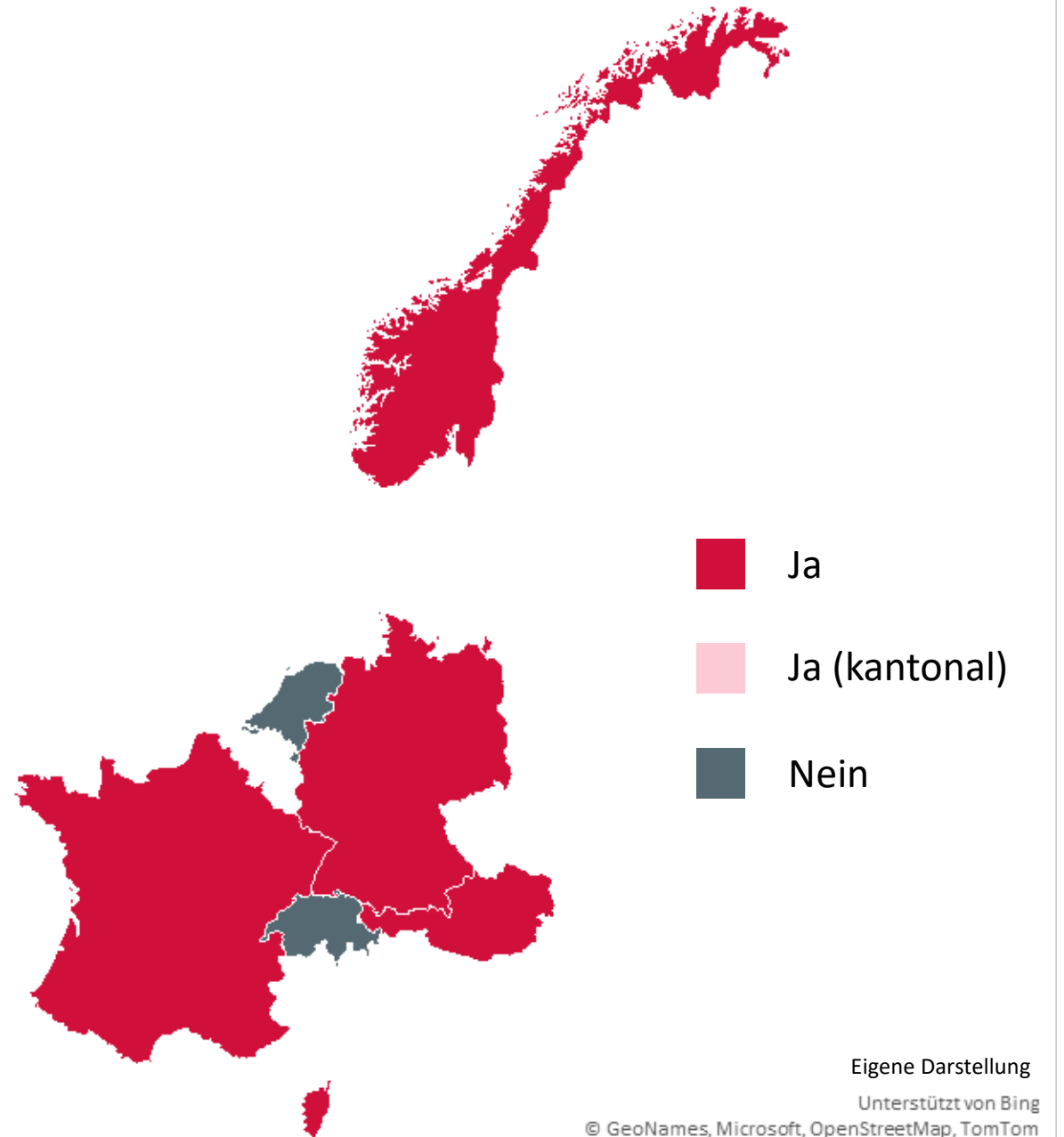
Steuervorteile			Anreize	
Anschaffung	Besitz	Geschäfts-Fzg.	Kauf	Infrastruktur
	kantonal			

	TAX BENEFITS			INCENTIVES	
	Acquisition	Ownership	Company car	Purchase	Infrastructure
Austria	✓	✓	✓	✓	✓
Belgium	✓	✓	✓	✓	✓
Bulgaria	✗	✓	✗	✗	✗
Croatia	✓	✓	✗	✓	✗
Cyprus	✓	✓	✗	✓	✗
Czechia	✓	✓	✓	✓	✓
Denmark	✓	✓	✓	✗	✗
Estonia	✗	✗	✗	✓	✗
Finland	✓	✗	✓	✗	✗
France	✓	✗	✓	✓	✗
Germany	✗	✓	✓	✓	✗
Greece	✓	✓	✓	✓	✗
Hungary	✓	✓	✓	✓	✗

	TAX BENEFITS			INCENTIVES	
	Acquisition	Ownership	Company car	Purchase	Infrastructure
Ireland	✓	✓	✓	✓	✗
Italy	✗	✓	✗	✓	✓
Latvia	✓	✓	✓	✗	✗
Lithuania	✓	✓	✓	✓	✓
Luxembourg	✓	✓	✓	✓	✓
Malta	✓	✓	✗	✓	✗
Netherlands	✓	✓	✓	✓	✗
Poland	✓	✓	✗	✓	✗
Portugal	✓	✓	✓	✓	✗
Romania	✗	✓	✗	✓	✗
Slovakia	✓	✓	✗	✗	✗
Slovenia	✓	✗	✗	✓	✗
Spain	✓	✓	✓	✓	✓
Sweden	✗	✓	✓	✓	✓

Recht auf Laden in Europa

- Norwegen, Frankreich, Deutschland und Österreich kennen ein «Recht auf Laden»
- Damit kann Mieterinnen und Mietern sowie Stockwerk-Eigentümern Ladestation am gemieteten Parkplatz nicht verwehrt werden
- Kosten dürfen auf Parkplatzmiete abgewälzt werden
- Steuerliche Förderung schafft zusätzliche Anreize für Investition



Ladeinfrastruktur in den Städten fehlt oft

- Durch städtische Verkehrspolitik kommt Ladeinfrastrukturausbau nicht voran
- «Laternen-Parkende» meist ohne Chance auf Lademöglichkeit über Nacht
- So bleiben die Autos mit Verbrennungsmotoren in den Städten
- Komplette Verdrängung des Individualverkehrs aus Städten utopisch und ideologisch, deshalb lieber auf die Karte E-Mobilität setzen, um Klimaziele zu erreichen

Abo E-Autos in Zürich

Die Stadt erhält 30 E-Ladestationen geschenkt – und bringt nicht alle unter

30 E-Ladestationen schenkte ABB der Stadt Zürich 2018. Bis heute sind noch nicht alle installiert. Stattdessen wurden vier davon ins Bergell verlegt. Zürich und die E-Autos – es ist kompliziert.



Patrice Siegrist

Publiziert: 10.09.2024, 06:01

48 | | | |



Erst kürzlich aufgestellt: Die neue Schnellladestation der Stadt Zürich beim Obergericht.

Foto: Urs Jaudas

Tagesanzeiger.ch, 10.09.2024



Beispiel Norwegen: So fährt man elektrisch

- Diverse Förderungen für E-Mobilität, meist durch **Verzicht auf staatliche Abgaben** (Maut, Fährr- und Parkplatzgebühren, Verkehrssteuern, Luxussteuer beim Kauf etc.)
- Mit knapp 20 Rp./kWh **günstiger Strompreis** für Private
- **Strommix stammt fast vollständig aus CO₂-freien Quellen**, v.a. Wasserkraftwerken
- **Recht auf Laden**, trotz Wohneigentumsquote von 81%
- Massiver Ausbau **öffentlicher Ladeinfrastruktur**, auch in Städten
- **Schnellladestationen an Tankstellen** werden zum Standard – direkt neben Zapfsäulen
- **Preisauszeichnung von Strompreis für Ad-hoc-Ladevorgänge** mit Kreditkarte werden auf Tankstellen-Preisdisplays angezeigt (Trend in ganz Skandinavien, Foto rechts stammt aus Nord-Schweden)



Ablauf

1. Begrüssung

Christoph Wolnik, Stv. Direktor und Mediensprecher auto-schweiz

2. Automobile Herausforderungen Standort Schweiz

Peter Grünenfelder, Präsident auto-schweiz

3. Eine existenzbedrohende CO₂-Verordnung

Donato Bochicchio, Vizepräsident auto-schweiz, Emil Frey AG

4. Die Schweiz fällt im internationalen Vergleich immer mehr zurück

Helmut Ruhl, Vizepräsident auto-schweiz, AMAG Group AG

5. 10-Punkte-Plan zum Gelingen der E-Mobilität

Thomas Rücker, Direktor auto-schweiz

Fragerunde

10-Punkte-Plan zum Gelingen der E-Mobilität

1. 5-jähriges Moratorium der Automobilsteuer auf E-Fahrzeuge
2. Steuerliche Begünstigung bei Installation von privaten Ladestationen und Recht auf Laden
3. Preistransparenz beim öffentlichen Laden
4. Vollständige Liberalisierung des Strommarktes
5. Konsequenter Verzicht auf kostentreibende «Swiss Finish»-Regulierungen
6. Keine rückwirkende Inkraftsetzung der CO₂-Verordnung
7. Flexibilisierung des CO₂-Absenkungspfads
8. Technologieoffenheit
9. Harmonisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern, MWST-Verzicht auf neue BEV prüfen
10. Attraktivitätssteigerung von E-Lieferwagen