

Jahresmedienkonferenz 2026

Die Schweizer Automobilitätspolitik braucht dringend eine Kurskorrektur

Zürich, 20. Januar 2026

An ihrer heutigen Jahresmedienkonferenz fordert auto-schweiz eine deutliche Kurskorrektur in der Schweizer Automobilitäts- und Klimapolitik. Es gilt, die Überregulierung rasch zu beenden, Mobilität wieder bezahlbar zu machen, und die politischen Rahmenbedingungen zu verbessern. Nur so lassen sich die Schweizer Klimaziele mit den Bedürfnissen der Branche und der Konsumenten vereinbaren.

Der Schweizer Personenwagenmarkt befindet sich in einem historischen Tief. Die knapp 234'000 Neuzulassungen im Jahr 2025 entsprechen dem tiefsten Stand seit 25 Jahren, abgesehen von der Corona-Pandemie. Während sich die europäischen Märkte schrittweise erholen, verharrt die Schweiz klar unter dem Vor-Pandemie-Niveau von über 300'000 Fahrzeugen pro Jahr. Diese Entwicklung ist hausgemacht: Eine realitätsferne Regulierung, hohe Energiepreise und fehlende marktwirtschaftliche Anreize bremsen die Nachfrage. Dabei hat die Automobilimportwirtschaft geliefert: Die Automobilhersteller investieren Jahr für Jahr mehr als 80 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, mehr als jede andere Branche in Europa. Die Kunden können zwischen rund 300 elektrifizierten Personenwagen-, 70 Lieferwagen sowie 45 Lastwagen in allen Preis- und Nutzungskategorien wählen.

Trotz dieses breiten Angebots verläuft der Hochlauf emissionsarmer Fahrzeuge nur schleppend. Der Marktanteil der Steckerfahrzeuge lag 2025 bei rund 34 Prozent und damit deutlich unter den politischen Zielwerten. Die 50 Prozent-Zielmarke der Roadmap des Bundes wird klar verfehlt; die Ausbreitung der Elektromobilität braucht mehr Zeit als von der Politik erwartet. Das Problem liegt bei den politisch gesetzten Rahmenbedingungen und den zu ambitionierten Fristen: hohe Strompreise, ungenügende städtische Ladeinfrastruktur, regulatorische Unsicherheit sowie neue Steuer- und Abgabenpläne verunsichern Private ebenso wie Firmenkunden.

auto-schweiz-Präsident Peter Grünenfelder sagt: «Die Politik muss aufhören, die Automobilwirtschaft zu drangsalieren und die Mobilität für Private und Firmen zu verteuren. Stattdessen braucht es ein funktionierendes Ökosystem für die Elektromobilität, Investitionssicherheit und verlässliche politische Signale für Autonutzerinnen und -nutzer. Davon profitieren alle: Private, Unternehmen, unser Wirtschaftssektor und das Klima».

Bezahlbare Mobilität und bessere Rahmenbedingungen sind der Schlüssel zum Erfolg

auto-schweiz fordert deshalb den Abbau der finanziellen Belastung für die Autowirtschaft und Autonutzer. Dazu zählen ein Deregulierungspaket für die Autowirtschaft mit einem raschen Abbau bürokratischer Auflagen, die Kosten verursachen, aber keine Lenkungswirkung entfalten, der Verzicht auf neue Steuern und Abgaben, die Abschaffung der 4-prozentigen Automobilimportsteuer sowie Preiswettbewerb im Strommarkt. Ebenso zentral ist eine Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen für Elektromobilität. Die Schweiz soll die europäischen Flexibilisierungsmassnahmen übernehmen und konsequent auf einen kostenverursachenden «Swiss Finish» verzichten. Die Zielerreichung ist zeitlich zu glätten und der Absenkungspfad marktrealistisch auszugestalten. Von der millionenschweren, unwirksamen Sanktionspolitik ist wegzukommen, dafür ist die Technologieoffenheit zu stärken. **Helmut Ruhl, Vizepräsident auto-schweiz und CEO AMAG Group AG**, sagt: «Entscheidend für den Markthochlauf sind zudem der beschleunigte Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in den Städten sowie die Umsetzung des Rechts auf Laden.»

Die acht Forderungen von auto-schweiz:

1. Autowirtschaft deregulieren
2. Keine neuen Steuern (E-Abgabe, LSVA)
3. 4%-Automobilimportsteuer abschaffen
4. Preiswettbewerb am Strommarkt
5. Europäische Flexibilisierung übernehmen
6. CO₂-Sanktionsmechanismus überarbeiten
7. Öffentlichen Ladeinfrastruktur ausbauen
8. «Verkehr 45»: mehr Projekte für den Strassenverkehr

Schweizer Sonderweg verteuert die Mobilität und bremst das Erreichen der Klimaziele

Die Schweiz verfügt europaweit über eines der rigidiesten CO₂-Sanktionsregimes mit Strafzahlungen im dreistelligen Millionenbereich, welche einseitig die Fahrzeugimporteure treffen, unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage. **Donato Bochicchio, Vizepräsident auto-schweiz, Managing Director PCDOL & LOGEP, Emil Frey AG**, ergänzt: «Während das restliche Europa seine CO₂-Vorgaben flexibilisiert hat und sie marktnäher gestalten will, hält die Schweiz an einem Sanktionsmodell fest, das die Mobilität verteuert und Ersatzinvestitionen schwächt». Gekoppelt mit einer hohen Steuer- und Abgabenlast der Fahrzeugbesitzer wird dadurch eine weitere Ausbreitung der Elektromobilität massiv erschwert.

E-Abgabe ist aufzuschieben

Eine zusätzliche Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist zum heutigen Zeitpunkt kontraproduktiv und bremst den dringend notwendigen Markthochlauf. Solange Elektrofahrzeuge nur einen geringen Anteil am Gesamtwagenpark ausmachen, lehnt auto-schweiz neue Belastungen entschieden ab und fordert stattdessen stabile, investitionsfreundliche Rahmenbedingungen.

Überarbeitung der Schwererverkehrsabgabe

Die Elektrifizierung des Schwererverkehrs ist ein bisheriger Erfolg der Schweizer Verkehrspolitik, der nicht durch regulatorische Unsicherheit gefährdet werden darf. Für die Leistungsabhängige Schwererverkehrsabgabe (LSVA) braucht es langfristige Planungs- und Investitionssicherheit sowie verlässliche Übergangsregelungen, damit Unternehmen weiterhin in emissionsarme Lastwagen investieren.

Keine Zweckentfremdung der Finanzmittel von den Automobilisten

Die Automobilisten leisten bereits heute jährlich rund 13 Milliarden Franken an Steuern und Abgaben und finanzieren die Verkehrsinfrastruktur mehr als kostendeckend. Diese Mittel müssen konsequent und vollständig der Mobilitätsinfrastruktur zugutekommen – eine Zweckentfremdung untergräbt Akzeptanz, Investitionsbereitschaft und Vertrauen.

Infrastrukturprogramm «Verkehr '45» aus Schieflage befreien

Ein weiterer zentraler Hebel für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik ist das Infrastrukturprogramm «Verkehr '45». Obwohl der Strassenverkehr den Grossteil der Personen- und Güterkilometer erbringt und sich selbst finanziert, werden dringend notwendige Strassenprojekte aus politischen Gründen zurückgestellt. Die Folge sind jährlich rund 55'000 Staustunden mit volkswirtschaftlichen Schäden von mehreren Milliarden Franken. auto-schweiz fordert deshalb deutlich mehr Projekte für den Strassenverkehr. Die Mittel dafür sind vorhanden.

Weitere Auskünfte:

Frank Keidel
Mediensprecher
T +41 76 399 69 06
frank.keidel@auto.swiss