

## Klima- und wirtschaftspolitisch fatal: auto-schweiz kritisiert Verzicht auf Flexibilisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften scharf

Bern, 30. Januar 2026

**auto-schweiz**, die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, nimmt mit grosser Verwunderung zur Kenntnis, dass die enormen Transformationslasten ihrer Mitgliederunternehmen und der KMU-Vertriebspartner im Handel bei der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-N) kein Gehör fanden. Zu den direkten CO<sub>2</sub>-Sanktionskosten, die der Bund auf 125 Millionen Franken schätzt, kommen noch sogenannte Vermeidungskosten in mindestens gleicher Höhe hinzu. Die volkswirtschaftlichen Schäden durch den Schweizer Sonderweg sind immens und gefährden die Wettbewerbsfähigkeit und zukünftige Investitionen. Mit dem Abrutschen auf den 13. Platz in Europa beim Hochlauf der Elektromobilität und dem ältesten Fahrzeugbestand der Schweizer Geschichte rücken die Klimaziele durch diesen Sonderweg in weite Ferne.

Am Dienstag hat die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-N) ihre Initiative zur Flexibilisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für die Jahre 2025 bis 2027 ([25.481](#)) zurückgezogen. Damit verzichtet sie darauf, das CO<sub>2</sub>-Gesetz im Gleichschritt mit der Europäischen Union (EU) anzupassen. Die EU hat den Herstellern eine dreijährige Übergangsfrist zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele ermöglicht, ohne dabei die Zielwerte in Frage zu stellen.

«Die knappe Mehrheit in der Kommission nimmt in vollem Bewusstsein wirtschaftliche Verwerfungen in der Schweizer Autowirtschaft in Kauf und gefährdet damit Arbeitsplätze, Lehrstellen und Investitionen. Eine solche realitätsferne Politik ist gerade auch angesichts der angespannten Konjunkturlage und der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Schweizer Autobranche verantwortungslos», führt **Verbandspräsident Peter Grünenfelder** aus.

**Thomas Rücker, Direktor auto-schweiz**, kritisiert: «Wir standen voll hinter den Zielen dieser Kommissionsinitiative und sind masslos enttäuscht, dass die teilweise existentiellen Sorgen der Importunternehmen und vor allem ihrer Handelspartner kein Gehör bei der Kommission fanden. Die Einschätzung der Kommission, Sanktionszahlungen von rund 125 Millionen Franken seien «verkraftbar», verkennt die wirtschaftliche Realität der Schweizer Automobilwirtschaft und deren finanzielle Sorgen aufgrund des tiefen Gesamtmarkts sowie der regulierungsbedingt unzureichenden Nachfrage nach Steckerfahrzeugen.»

Der Neuwagenmarkt befindet sich, Pandemieeffekte ausgenommen, auf dem tiefsten Stand seit über 25 Jahren, die Margen stehen unter erheblichem Druck, und zahlreiche Betriebe sehen sich mit sinkenden Volumen und steigenden Kosten konfrontiert. Sanktionen in dieser Grössenordnung entziehen der Branche dringend benötigte Mittel für Investitionen, Innovationen und den Erhalt von Arbeitsplätzen. Entgegen der Darstellung in der Medienmitteilung der Kommission betrifft dieser Entscheid keineswegs nur Grossimporteure, sondern belastet auch Garagisten und KMU in der ganzen Schweiz sowie Autokäufer.

Die Branche hat im vergangenen Jahr alles unternommen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionsziele einzuhalten. **Rücker** sagt: «Die dadurch entstandenen sogenannten Vermeidungskosten sind ausserordentlich hoch und übersteigen die direkten Sanktionskosten.» Zu den Vermeidungskosten zählen beispielsweise: Senkung der Werbeaufwendungen, Abwertung von bewusst breit verfügbar gehaltenen Demonstrationsfahrzeugen, die überproportionale Abwertung von Occasionsfahrzeugen aufgrund schwacher Nachfrage sowie die hohen Lagerbestände von Steckerfahrzeugen und Ausgaben für den Emissionshandel. Der Verband rechnet bei seinen Mitgliedsunternehmen, die rund 95 Prozent des Schweizer Importmarkts abdecken, und den Partnern im Handel mit zusätzlichen Sparmassnahmen zur Senkung der Betriebskosten und einer weiteren Ausdünnung des Händlernetzes.

Während die Schweiz stur an ihrem rigiden Sanktionsregime festhält und dadurch die inländische Autoimportwirtschaft jährlich mit Sanktionen belastet, wird im Rest Europas versucht, Sanktionsfolgen zu vermeiden. Zusätzlich wird dort die stark belastete Autowirtschaft unterstützt, um Nachfrage sowie Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. In der Schweiz wurde bereits in den vergangenen Monaten zusätzlich belastend eine rückwirkend und unterjährig angepasste CO<sub>2</sub>-Regelungen und ab dem 1. Januar 2024 die 4prozentige Automobilsteuer auf Elektrofahrzeuge eingeführt. Durch die weitere Erosion der Rahmenbedingungen rücken die

Klimaziele durch diesen Sonderweg in weite Ferne. Mittlerweile ist die Schweiz auf den 13. Platz in Europa beim Hochlauf der Elektromobilität abgerutscht und weist den ältesten Fahrzeugbestand der Schweizer Geschichte aus.

Um diese wirtschaftlichen und ökologischen Verwerfungen abzumildern, bedarf es nun dringend eines Verzichts auf die 4prozentige Automobilsteuer und eine marktrealistischere Rahmenordnung. auto-schweiz wird ihre Bemühungen zugunsten besserer Rahmenbedingungen auch nach dem abschlägigen Entscheid der UREK-N fortsetzen.

**Weitere Auskünfte:**

Frank Keidel

Mediensprecher

T 076 399 69 06

[frank.keidel@auto.swiss](mailto:frank.keidel@auto.swiss)