

## Die bestrafte Branche

### Klarer Wirtschaftsschaden mit fragwürdigem Klimanutzen

von Mario Bonato in Zusammenarbeit mit Luigi Cescato

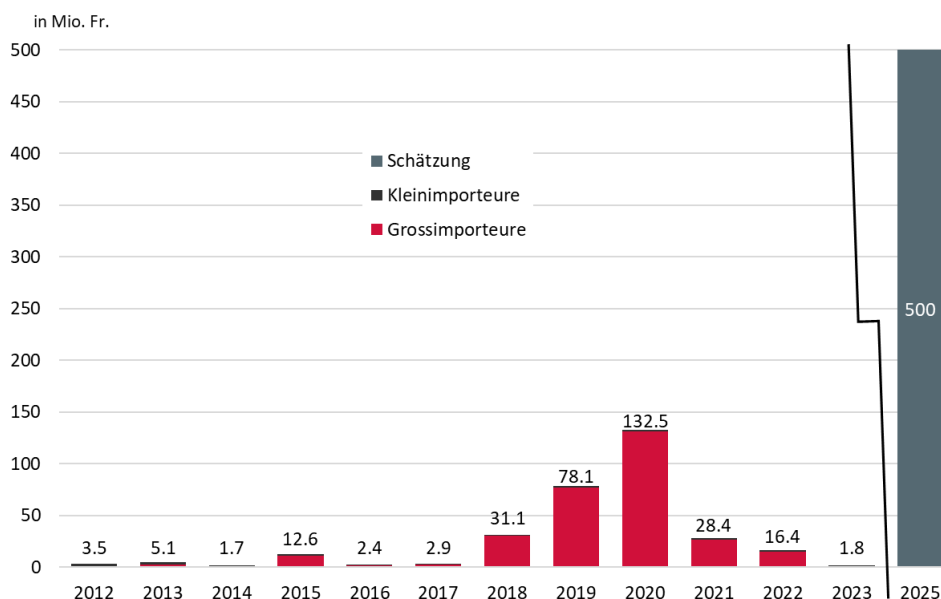
Die Automobilwirtschaft wird bei Verfehlungen von CO<sub>2</sub>-Zielen hart gebüsst. Während bei anderen Anspruchsgruppen um die Elektromobilität sowie anderen Sektoren bei Zielwertverfehlungen – ausser ideologischen Fingerzeigens – nichts geschieht, müssen die Automobil-Importeure Sanktionen in Millionenhöhe abliefern. Bislang hat sich die Branche gefügt und bestmöglich arrangiert. Nun werden die hehren, aber illusorischen Zielwerte rasant gesenkt. Was vom Kunden tatsächlich nachgefragt wird, bleibt ausser Acht gelassen. Bestraft werden die Automobil-Importeure.

### Verfehlt CO<sub>2</sub>-Zielwerte

Die offiziellen Schweizer Automobil-Importeure bekennen sich lückenlos zur CO<sub>2</sub>-freien Mobilität. Die Konsumentinnen und Konsumenten können auf eine noch nie dagewesene Angebotspalette an Antriebstechnologien in allen Preissegmenten zurückgreifen. Doch der Markt zeigt nicht die erhoffte Aufnahmefähigkeit. Die schwache Konjunktur, die Investitionsunsicherheit und die Ungewissheit bezüglich Antriebsfrage führte 2024 zu einer Absatzschwäche. Der Automarkt schrumpfte um 5 Prozent. Der Anteil Steckerfahrzeuge (Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge), der in entsprechender Höhe benötigt wird, um die Zielwerte einzuhalten, stagniert bei den Immatrikulationen unter 30 Prozent. Währenddessen hält der Bundesrat für das Jahr 2025 an seinem Ziel von einem Steckeranteil von 50 Prozent fest. Die Automobil-Importeure rechnen aufgrund der aktuellen Nachfrage frühestens 2030 mit einem hälftigen Anteil an Steckerfahrzeugen bei neuen Personenwagen – dies trotz hoher Angebotsvielfalt in mittlerweile allen Preissegmenten. Die ideologisch gewünschte Nachfrage existiert 2025 schlichtweg noch nicht.

### Abbildung 1: Sanktionsbeträge der Automobilimporteure (CH u. FL)

Durch die diesjährige Absenkung der Zielwertvorgaben der Flottenwerte von 118 auf 93.6g CO<sub>2</sub>/km ergeben sich Sanktionszahlungen von bis zu 500 Millionen Franken. Dies übertrifft die aggregierten Sanktionszahlungen seit der Einführung der CO<sub>2</sub>-Vorschriften für Neufahrzeuge im Jahr 2012.



Quelle: Eigene Berechnungen, BFE 2024

## Schätzung

Im Jahr 2023 wurden die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für neue Personenwagen unterschritten. Durch die verschiedenen Berechnungen mittels Emissionsgemeinschaften wurden trotzdem vereinzelt Sanktionsbeträge erhoben (vgl. Abb. 1). Für das Jahr 2025 erwarten die offiziellen Importeure einen Steckeranteil von 36 Prozent. Dies käme einem Wachstum um 8 Prozentpunkte gegenüber 2024 gleich. Um nicht bereits internalisierte Änderungen vorwegzunehmen (siehe unten), wird die Schätzung mit den Verkaufszahlen von 2024 vorgenommen.

Die geschätzten Sanktionen für Personenwagen belaufen sich somit auf Betrag zwischen 250 und 500 Millionen Franken (siehe Box 1). Dies ist mehr als seit der Einführung des Sanktionsregimes überhaupt erhoben wurde (vgl. Abb. 1). Insgesamt entspricht dies rund 5 Prozent des gesamten Importvolumens an Personenwagen. Hinzu kommen noch weitere Sanktionen für leichte Nutzfahrzeuge. Dieser Betrag soll nun jährlich und konzentriert abgeschöpft werden. Dies in einem kompetitiven Sektor, der bereits jetzt mit geringen Margen kämpft. Für die Branche ist die Höhe der absehbaren künftigen Sanktionen **nicht verkraftbar**.

### Box 1: Sanktionsberechnung (Personenwagen)

Formel:

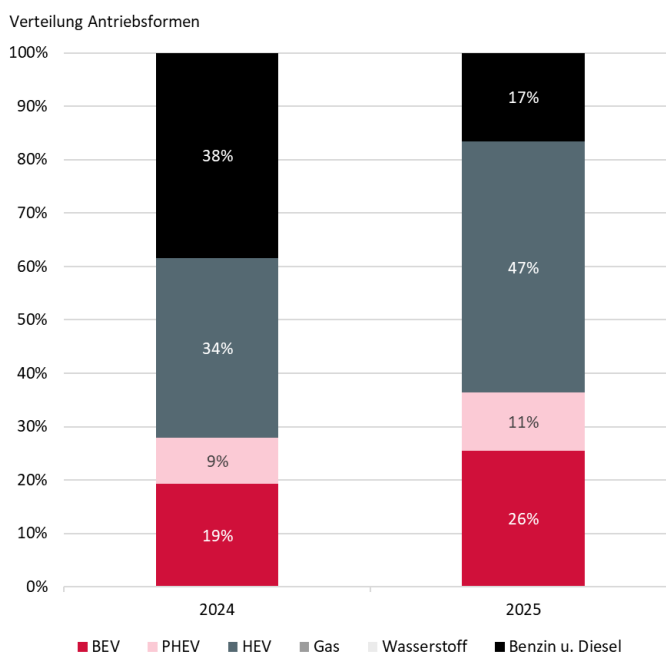
$$\text{Zielwertabweichung} \times \text{Bussgeld} \times \text{Immatriculationen} = \text{Sanktionsbetrag}$$

Berechnungsbeispiel:

$$(115.1\text{g CO}_2/\text{km} - 93.6\text{g CO}_2/\text{km})/\text{g CO}_2/\text{km} \times 95 \text{ Fr.} \times 240'000 = 490'200'000 \text{ Fr.}$$

Die künftigen CO<sub>2</sub>-Werte lassen sich auf zweierlei Arten herleiten. Nimmt man die Verteilung der Antriebe gemäss Immatrikulationsdaten von 2024, ergibt sich ein Wert von 115.1g CO<sub>2</sub>/km resp. 490 Millionen Franken an Sanktion. Stützt man sich auf die Prognosen der Mitglieder von auto-schweiz (vgl. Abb. 2), welche die Reaktionen auf die Sanktionszahlungen mittels verlustbringender Rabatte auf Steckerfahrzeuge bereits internalisiert haben, ergibt sich ein Wert von 104.1g CO<sub>2</sub>/km resp. 250 Millionen Franken. Dies Aufgrund der Zielwertverschärfung von 118g CO<sub>2</sub>/km auf 93,6g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 2025. Hinzu kommen noch Sanktionsbeträge der leichten Nutzfahrzeuge.

### Abbildung 2: Stand und Prognose der Antriebsformen (PW)



Quelle: auto-schweiz

Anmerkung: In der Berechnung wurden Fahrzeuge ohne WLTP-Werte und direkt importierte Fahrzeuge nicht berücksichtigt. Letztere bezahlen CO<sub>2</sub>-Sanktionen direkt beim Import.

## Internalisierung der Kosten

Nun werden letzten Endes kaum die vollen 500 Millionen Franken Sanktionskosten anfallen. Dies vor allem, weil einige Automobil-Importeure stattdessen in Rabatte für Steckerfahrzeuge und den daraus resultierenden Marktanteilen investieren oder Emissionsgemeinschaften bilden werden. Doch die Zielwertverschärfung hängt wie ein Damoklesschwert über der Automobilbranche. Unter grössten Anstrengungen sind bereits in den vergangenen Jahren ein Grossteil der Sanktionen internalisiert worden. Dies bedeutet, dass mit kostspieligen Rabattaktionen Margenverluste und Gewinnverzichte hingenommen wurden, um nicht die volle Wucht der Sanktionen tragen zu müssen – lieber halten Garagisten und Importeure eine verlustbringende Kundenbindung aufrecht, als dass die Sanktionen ohne Mehrwert dem Staat abgeliefert werden müssen. Das Problem dabei: **die Auswirkungen der Sanktionen bzw. der Sanktionsdrohungen bleiben unsichtbar**. Deshalb bleibt es unwahrscheinlich, dass die Branche 500 Millionen Franken an Sanktionen zahlen muss. Sie wird vorher reagieren und die Kosten vorwegnehmen. Nichtsdestotrotz wird die Schweizer Importbranche mit einer **halben Milliarde Franken unnötig belastet**.

## Ein verfehltes Konstrukt

Die Sanktionsbeträge, die den Automobil-Importeuren auferlegt werden, gehören zu einem Konstrukt mit erheblichen Schwächen. Es handelt sich um einen Versuch, die Nachfrage durch **eine indirekte, angebotsseitige Lenkung** zu steuern. Die Sanktion wird dabei auf den Automobilimporteur als Ganzes gelegt, und nicht auf die einzelnen klimapolitisch unerwünschten Fahrzeuge erhoben. Mittels der Emissionsgemeinschaften, in denen Importeure ihre Emissionen abtreten können, werden die Auswirkungen weiter verzerrt. Zudem wird der Flottenausstoss über den gesamten Zeitraum eines Kalenderjahres im Durchschnitt berechnet, was eine direkte Umlage für einen gesamten Fahrzeugpool quasi verunmöglicht. Eine Preistransparenz und Übersicht auf die fiskal- und klimatischen Konsequenzen des Kaufentscheidendes des einzelnen Konsumenten kann dadurch nicht zustande kommen.

Das komplizierte Konstrukt wirkt nicht nur indirekt, sondern auch noch **zeitverzögert**. Die Konsumentin wird im bestehenden System für ihren klimapolitisch unerwünschten Kaufentscheid erst rund ein Jahr später informiert – und zwar eben indirekt über einen Sanktionsbetrag, welcher nicht sie, sondern der Importeur bezahlen muss. Ob die verspätete Information ohne monetäre Konsequenzen den Kaufentscheid des Kaufwilligen beeinflusst, bleibt stark anzuzweifeln.

Ferner kann der Importeur somit die Kosten auch nicht dem verantwortlichen Konsumenten weitergeben, da er die Höhe der Sanktion im extremen Fall **erst eineinhalb Jahre später erfährt**. Die Kosten müssen dann auf Neukäufer abgewälzt werden, die sich noch gar nicht entschieden haben, oder müssen als Verlust gebucht werden. Aufgrund dessen internalisieren die Automobil-Importeure diese Kosten gänzlich im Preissystem und werden gar doppelt bestraft. Es bleibt: die Auto-Importeure müssen **ein schlechtes Verkaufsjahr verkraften**, das durch die Ausweitung der Automobilsteuer auf Elektrofahrzeuge auf Anfang 2024 verstärkt wurde, und werden für die fehlende Nachfrage gar noch sanktioniert. Ein denkbar schwaches Konstrukt, um das Klima zu schützen.

## **Sanktionsdrohungen:**

**250 - 500 Millionen  
Franken jährlich**

### Fazit

Die drittgrösste Importwirtschaft der Schweiz wird mit Sanktionszahlungen unverhältnismässig hoch bestraft, ohne dass ein klarer klimapolitischer Nutzen gezogen werden kann. Mit einer halben Milliarde Franken wird ein ganzer Wirtschaftszweig staatlich verordnet in die Knie gezwungen. Die indirekte und zeitlich verzögerte Angebotssteuerung verfehlt ihre Ziele. Der Versuchsballon, einen Sektor mittels indirekter, angebotsseitiger Sanktionen zu steuern, ist somit gründlich geplatzt. Einmal mehr sind es nicht die Politiker, die für ihre Fehlentscheidungen geradestehen müssen, sondern es ist die Wirtschaft, die darunter leiden muss.