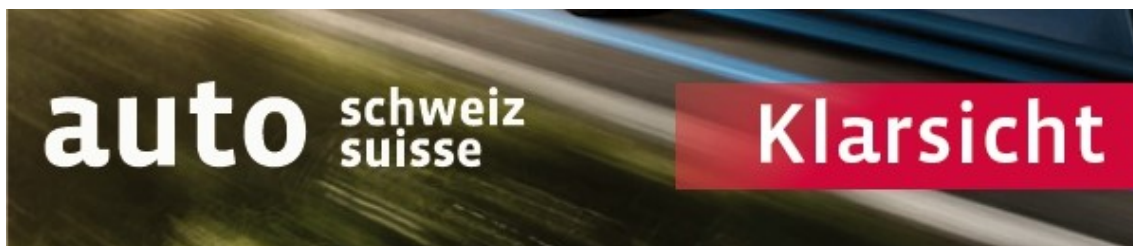


Sollte diese Nachricht nicht einwandfrei zu lesen sein, [verwenden Sie diesen Link](#).



EDITORIAL

KLARSICHT-Newsletter #1/2025

IM SCHEINWERFER

SCHEIBENWISCHER

FREISPRECHANLAGE

RÜCKSPIEGEL

Ja zu CO₂-Zielwerten,
Nein zu teuren «Swiss Finish»-Regulierungen

[KLARSICHT-Newsletter als PDF]



Thomas Rücker
Direktor auto-schweiz

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Europäische Kommission hat Anfang März ihre [Ideen für die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Automobilindustrie](#) vorgestellt. Neben Investitionen in eine sichere Versorgung mit Batterierohstoffen und eine europäische Allianz für vernetzte und autonome Fahrzeuge, zählt auch eine **Flexibilisierung des Absenkpfeils der CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge** dazu. Ohne die Zielwerte an sich in Frage zu stellen, sollen Automobilhersteller die Möglichkeit erhalten, ihre Flottenemissionen über den Zeitraum von 2025 bis 2027 abzurechnen. Statt der jährlichen Abrechnung hätte die Automobilwirtschaft so die Möglichkeit, die seit Anfang 2025 abgesenkten Zielwerte im Mittel über drei Jahre einzuhalten. Denn gerade im ersten Jahr sind die neuen Vorgaben eine grosse Herausforderung, könnten aber bereits 2027 deutlich unterboten werden.

Die dadurch erzielte Entlastung der Automobilwirtschaft von massiven Sanktionszahlungen für Zielwertverfehlungen in den ersten ein, zwei Jahren der neuen Vorschriften wäre damit erreicht, ohne den Absenkpfeil der CO₂-Emissionen zu ändern. **Vergleichbare Forderungen haben wir seitens auto-schweiz in Form eines [«10-Punkte-Plans zum Gelingen der E-Mobilität»](#) an unserer Jahresmedienkonferenz aufgestellt.** Dieser sieht zahlreiche Massnahmen für die Verbesserung der

Rahmenbedingungen für elektrisches Fahren vor – von einem 5-jährigen Moratorium der Automobilsteuer auf E-Fahrzeuge, die vor gut einem Jahr kurzfristig und unüberlegt auf den Import von Elektroautos ausgeweitet wurde, über mehr Anreize für die Installation von Ladestationen zuhause und am Arbeitsplatz, bis hin zur genannten Flexibilisierung des CO₂-Absenkpfad.

Dabei stellt die Schweizer Automobilwirtschaft mitnichten die Zielwerte für neue Personenwagen und Nutzfahrzeuge infrage, wie sie im seit Anfang Jahr geltenden CO₂-Gesetz fixiert sind. Doch der Entwurf der dazugehörigen Verordnung geht deutlich über die europäischen Regeln hinaus und erschwert den Automobil-Importeuren mit unnötigen «Swiss Finishes» die sanktionsfreie Zielwerterreichung. Die Detail-Regelungen haben einen enormen Einfluss auf die spätere Sanktionshöhe, dieser Einfluss wird oft unterschätzt. Daher müssen gleichlange Spiesse in Europa geschaffen werden, schliesslich ist auch die angebotene Modellauswahl identisch.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre der zahlreichen Geschichten, die auto-schweiz in den vergangenen Wochen geschrieben hat, und stets eine gute und sichere Fahrt!

Thomas Rücker
Direktor



IM SCHEINWERFER

Existenzbedrohende Überregulierung der Automobilwirtschaft stoppen, Elektromobilität voranbringen

An der Jahresmedienkonferenz hat auto-schweiz einen «**10-Punkte-Plan für das Gelingen der E-Mobilität**» vorgelegt. Dieser hat zum Ziel, die **Marktattraktivität elektrischer Fahrzeuge** massiv zu steigern und gleichzeitig die drohende **Überregulierung im Bereich der CO₂-Emissionsvorschriften** zu stoppen. Die **zehn vorgeschlagenen Massnahmen** reichen von steuerlichen Vergünstigungen für die Installation von Ladestationen über die vollständige Liberalisierung samt Preissenkungen auf dem Strommarkt bis zum Verzicht auf die rückwirkende Inkraftsetzung der CO₂-Verordnung. **Die Automobilwirtschaft trägt ihren Teil zum Gelingen der Transition der europäischen Schlüsselindustrie mit enormen Investitionen in Forschung und Entwicklung bei** – das Ergebnis ist eine bereits enorm grosse Auswahl an

elektrischen Personen-, Liefer- und Lastwagen in sämtlichen Fahrzeug- und Preiskategorien.

[Unsere Medienmitteilung](#)

[Zum LinkedIn-Beitrag mit Fotos](#)



Universität St.Gallen gründet «auto-schweiz Lehrstuhl für Mobilität»

Ende 2024 haben die Universität St.Gallen und auto-schweiz eine **Fördervereinbarung zur Finanzierung eines Lehrstuhls für Mobilitätsmanagement** unterzeichnet. Der Aufbau der Forschungseinrichtung soll zentrale Themen wie die **Transformation der Automobilindustrie und die Mobilität der Zukunft** wissenschaftlich ergründen und begleiten. Die Schaffung des «auto-schweiz Lehrstuhls für Mobilität» wird durch einen grosszügigen Förderbeitrag der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure von 2,68 Millionen Franken an die Stiftung der Universität St.Gallen ermöglicht. **Die Kooperationsvereinbarung sieht eine Laufzeit von acht Jahren vor.**

[Unsere Medienmitteilung](#)



Schweizer Konferenz Elektromobilität vom 4. Juni 2025: Das Programm steht

Am 4. Juni 2025 findet das Jahrestreffen der Elektromobilitätsbranche in Bern statt, wiederum gemeinsam organisiert von auto-schweiz, Swiss eMobility und dem Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen VSE. **Entlang der Themenfelder Ökologie, Energie, Netze, Ladeinfrastruktur und Mobilität diskutieren und referieren zahlreiche Experten über die aktuellen Entwicklungen der Elektromobilität.** Weitere Themen sind bidirektionales Laden, der elektrische Schwerverkehr und politische Rahmenbedingungen.

Hier geht's zum detaillierten Programm und zur Anmeldung – Mitglieder von auto-schweiz, Swiss eMobility und des VSE profitieren von Vorzugskonditionen!

www.e-konferenz.ch



auto-schweiz-Wirtschaftsanlass mit VDA-Präsidentin Hildegard Müller und hochkarätigem Polit-Podium

«Reguliert die Politik die Autowirtschaft in den Abgrund?»

Diese Frage als Titel unseres Wirtschaftsanlasses in der Autocity Zürich Nord der Emil Frey Gruppe war die Grundlage für spannende Vorträge und Diskussionen. Für eine Keynote war dabei **Hildegard Müller, Präsidentin des deutschen Verbands der Automobilindustrie (VDA)**, nach Zürich gekommen. Sie wies darin vor allem auf die Risiken einer Überregulierung der europäischen Automobilwirtschaft hin. Bei der anschliessenden Podiumsdiskussion stellten sich **Thierry Burkart**, Ständerat und Präsident der FDP.Die Liberalen Schweiz, **Marcel Dettling**, Nationalrat und Präsident der SVP Schweiz, **Gerhard Schürmann**, CEO der Emil Frey Gruppe, und unser Direktor **Thomas Rücker** den kritischen Fragen von Moderator Sebastian Ramspeck. Zu reden gab vor allem die Diskussion über eine mögliche Förderung der Elektromobilität.

[Zum LinkedIn-Beitrag mit Fotos](#)

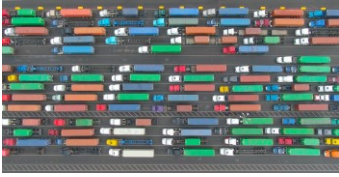


SCHEIBENWISCHER

Drohende Überregulierung lähmt Schweizer Auto-Markt

Mit lediglich 31'000 Zulassungen nach zwei Monaten liegt der **Markt für neue Personenwagen** der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein **auf dem tiefsten Niveau des laufenden Millenniums**. Im Vergleich zum bereits schwachen Vorjahr ging das Volumen nochmals um 8,2 Prozent zurück. **Gleichzeitig ist kein markantes Nachfragewachstum nach E-Fahrzeugen spürbar**, der Marktanteil von Elektroautos und Plug-in-Hybriden wächst im Vorjahresvergleich leicht auf 29,5 Prozent – das Ziel der Roadmap Elektromobilität von 50 Prozent für das laufende Jahr bleibt so noch in weiter Ferne. Um positive Markimpulse, vor allem für Steckerfahrzeuge, zu setzen, ist die Politik gefordert, den **von auto-schweiz vorgestellten «10-Punkte-Plan zum Gelingen der E-Mobilität»** rasch umzusetzen. Ansonsten drohen der Schweizer Automobilwirtschaft Sanktionszahlungen in dreistelliger Millionenhöhe.

[Unsere Medienmitteilung](#)



Ausgeglichene Bilanz des Nutzfahrzeugmarktes 2024

Der Schweizer Markt für neue Nutzfahrzeuge hat im vergangenen Jahr einmal mehr seine Robustheit unter Beweis gestellt, trotz schwacher Konjunkturentwicklung. **Mit 42'205 registrierten Neuimmatriculationen wurden 2024 gerade einmal 38 Zulassungen weniger gezählt als im Vorjahr.** Bei der Entwicklung der einzelnen Sektoren waren jedoch grosse Unterschiede feststellbar:

Sachtransportfahrzeuge bleiben gefragt, die Nachfrage nach Liefer- und Lastwagen verharrt auf hohem Niveau.

Hingegen scheint der Camper-Boom, der vor fünf Jahren mit dem Ausbruch der Covid-Pandemie seinen Anfang nahm, nun ein Ende genommen zu haben. **Die Aussichten für 2025 deuten auf einen weiterhin konstanten Bedarf der**

Wirtschaft nach Nutzfahrzeugen hin. Grosse Sorgen bereiten der Schweizer Automobilwirtschaft jedoch die neuen CO₂-Zielwerte für Nutzfahrzeuge und die unzureichenden Rahmenbedingungen für die E-Mobilität für die gewerbliche Nutzung. Gelingt es nicht, den Elektroanteil merklich auszubauen, erwartet die Branche hohe Sanktionsfolgen.

[Unsere Medienmitteilung](#)



E-Lieferwagen brauchen Initialzündung

Elektrisch angetriebene Lieferwagen haben in der Schweiz bislang einen schweren Stand. **2024 wurden 2'467 entsprechende Neuzulassungen registriert, ein spürbarer Rückgang um 37 Prozent zum Vorjahr** – und dies obwohl seit dem 1. April 2022 **leichte Nutzfahrzeuge mit elektrischem Antrieb schwerer sein dürfen, um die Gewichtsnachteile auszugleichen.** Was gut und sinnvoll tönt, bringt aber bei der Umsetzung neue Herausforderungen. **Nach nun bald drei Jahren seit der Implementierung dieser Regelung zieht unser Direktor Thomas Rücker in seinem Blog-Beitrag eine Bilanz über die Marktsituation.**

[Zum Artikel unseres Direktors Thomas Rücker](#)



FREISPRECHANLAGE

Podcast «Mobility Pioneers» mit auto-schweiz-Präsident Peter Grünenfelder

«Die Automobilbranche ist und bleibt der Motor der Wirtschaft.» Im Podcast «Mobility Pioneers» des Instituts für Mobilität der Universität St.Gallen spricht unser Präsident Peter Grünenfelder mit Moderator Juergen Stackmann über aktuelle Herausforderungen unserer Branche. **Der Ausbau der Elektromobilität und die Defossilisierung des Schweizer Individualverkehrs werden dabei genauso thematisiert wie die aktuelle Marktlage und die Schweiz als Treiber des autonomen Fahrens.** Ein kurzweiliges Fachgespräch über die Stärken der Individualmobilität.

[Jetzt Reinhören](#)



Blog-Beitrag: Die bestrafte Branche

Die Automobilwirtschaft wird bei Verfehlungen von CO₂-Zielen hart gebüsst. **Während bei anderen Anspruchsgruppen um die Elektromobilität sowie anderen Sektoren bei Zielwertverfehlungen – ausser ideologischen Fingerzeigens – meist 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. **Unser neuestes Factsheet rund um die CO₂-Sanktionen, erarbeitet von Mario Bonato und Luigi Cescato, zeigt auf: Was vom Kunden tatsächlich nachgefragt wird, bleibt ausser Acht gelassen.**

[Zum Beitrag](#)



auto-schweiz-Direktor Thomas Rücker im Interview: «In der Schweiz befindet sich die Förderung der Elektromobilität auf tiefem Niveau»

Anlässlich seines Referats am Symposium «Elektromobilität in Gemeinden» hat sich auto-schweiz-Direktor Thomas Rücker den Fragen von energie-cluster.ch gestellt. **Im ausführlichen Interview über den Schweizer E-Markt für neue Personenwagen und Nutzfahrzeuge** beantwortet er unter anderem die Frage, welche Hürden beim weiteren Markthochlauf der Elektromobilität noch zu nehmen sind und

welche Länder bei der Schaffung guter Rahmenbedingungen heute schon weiter sind.

Zum Interview



auto-schweiz auf LinkedIn, X und Facebook: Folgen Sie uns!

Auf LinkedIn, X und Facebook informiert auto-schweiz über diverse Themen rund um die motorisierte individuelle Mobilität.

[auto-schweiz auf LinkedIn](#) / [auto-schweiz auf X](#) / [auto-schweiz auf Facebook](#)



RÜCKSPIEGEL

auto-schweiz und verkehrspolitisch relevante Beiträge in den Medien

Tele Züri: Marktfremde Regulierungen – auto-schweiz kritisiert Politik

News-Beitrag zur Jahresmedienkonferenz

Tages-Anzeiger: «Am Ende müssen die Kunden höhere Preise bezahlen»

Interview mit VDA-Präsidentin Hildegard Müller

Schweizer Illustrierte: «Der Bund sollte mehr Anreize für den Umstieg auf die E-Mobilität schaffen»

Interview mit auto-schweiz-Präsident Peter Grünenfelder

Streetlife: Elektroautos sollen keine Mehrwertsteuer bezahlen

Autobranche fordert Anreize für Elektromobilität

TIR transNews: Ab 2025 gilt es ernst mit strengeren CO₂-Vorschriften

Einführung von CO₂-Zielwerten für schwere Nutzfahrzeuge

Les Routiers: 90 Prozent weniger CO₂ – Erste Dieseltankstelle mit HVO100 in Lyss

Bislang gab es in der Schweiz keine öffentliche Tankstelle, an

welcher der umweltfreundliche Diesel HVO100 gezapft
werden konnte.

HERAUSGEBER

auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Wölflistrasse 5, 3006 Bern, T +41 31 306 65 65

info@auto.swiss, www.auto.swiss

Wenn Sie unseren Newsletter nicht mehr beziehen möchten, [klicken Sie bitte hier](#).