

# Der Schweizer Sonderweg wird teuer

**BUSSEN** Die abrupt wechselnde CO<sub>2</sub>-Sanktionspolitik des Bundesrats setzt Nischenhersteller unter Druck. Ausweichmanöver sind absehbar, höhere Preise auch. Und einiges bleibt Geschäftsgeheimnis.

Daniel Riesen

Für das letzte Jahr stehen die Zeichen gut. Weil offiziell erst Mitte Jahr abgerechnet wird, wie es um die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele in der Schweizer Autobranche genau bestellt ist, gibt es vorläufig nur – gut begründete – Schätzungen darüber, wie gut oder schlecht 2021 wirklich lief. An einer Medienkonferenz (s. AR 8/2022) über den schleppenden Ausbau der Ladeinfrastruktur sagte Andreas Burgener, Direktor der Importeursvereinigung Auto-Schweiz, dass 2021 das Flottenziel für Neuwagen wohl erreicht worden sei. Das ist allerdings eine Gesamtbetrachtung, die CO<sub>2</sub>-Sanktionen für einzelne Akteure, vor allem für Anbieter schneller oder schwerer Fahrzeuge, nicht ausschliesst.

2022 wird die Lage noch anspruchsvoller. Zwar wächst der Anteil lokal CO<sub>2</sub>-freier (Elektroautos, BEV) und CO<sub>2</sub>-armer Fahrzeuge (Plug-in-Hybride, PHEV) weiter und dekarbonisiert so den Flottenverbrauch. Dem stehen neue Erschwernisse gegenüber, trotz vorläufig gleichbleibender Flottenziele von 118 g CO<sub>2</sub>/km nach WLTP (beziehungsweise 95 g CO<sub>2</sub>/km nach NEFZ). Eine kleine Hilfe ist nach wie vor, dass die CO<sub>2</sub>-Werte von BEV und PHEV immerhin noch mit einem Faktor von 1,33 als sogenannte Supercredits angerechnet werden

können. Allerdings haben viele grosse Importeure ihre Supercredits bereits aufgebraucht, die über drei Jahre auf 7.5 g CO<sub>2</sub>/km gedeckelt sind.

Gestrichen hat der Bundesrat kurzfristig aber zwei andere Mechanismen, die den Anpassungsschmerz der Autobranche lindern sollten (s. AR 49/2021): das Phasing-in und die Sonderziele. Das Phasing-in erlaubte es, einen gewissen Prozentsatz noch nicht in die Flottenberechnung einzubeziehen. Naheliegenderweise liessen die Importeure jene Fahrzeuge mit dem höchsten CO<sub>2</sub>-Ausstoss ausser vor. Die obersten fünf Prozent hätten es eigentlich 2022 sein sollen, sie wurden vom Bundesrat in einer neuen Verordnung kaum mehr als einen Monat vor Jahresende gestrichen.

## Die Politik lenkt das Angebot

Auto-Schweiz gibt sich denn auch vorsichtig. Mit dem vorhergesagten Steckerfahrzeuge-Marktanteil von 28 Prozent könnte es mit der Zielerreichung knapp ausgehen, schätzt Mediensprecher Christoph Wolnik, doch zum jetzigen Zeitpunkt seien Prognosen heikel. Während Auto-Schweiz das Jahr 2022 bezüglich CO<sub>2</sub>-Sanktionen verhalten optimistisch bewertet, ist Stephan Jäggi, Geschäftsführer des Verbandes freier Autohändler Schweiz (VFAS) verhalten pessimistisch. Die diversen Verschärfungen dürften von diversen Anbietern nicht absor-

biert werden können, schätzt er. «Deswegen sind wir mit diesem Schweizer Sonderweg so gar nicht einverstanden», sagt Stephan Jäggi. Derweil ist er für die Mehrzahl der Verbandsmitglieder optimistisch, weil sie ja die Freiheit hätten, ihren Park an Neuwagen in die geforderte Richtung zu steuern. Was nichts anderes heisst, als dass die Politik mit unsanftem Druck in den Markt eingreift und das Angebot an Neuwagen lenkt.

Der zuvor beschriebene, kurzfristige Verzicht auf das Phasing-in hat Nachteile für die meisten grösseren Marken und Importeure. Die Streichung der Sonderziele, beschlossen in Abweichung vom EU-Marschplan, trifft naturgemäss jene hart, die bislang davon profitierten, die Klein- und Nischenhersteller. Als Kleinhersteller gelten Anbieter, die in der EU jährlich weniger als 10 000 Fahrzeuge zulassen, als Nischenhersteller Verkäufer von 10 000 bis 300 000 Neuwagen.

## Keine Stellungnahme

Wie werden die Importeure diese Verschärfung ausbalancieren? Naturgemäss spricht man in der Öffentlichkeit nur ungern über diesen eher unerfreulichen Aspekt des Geschäfts. So lässt Emil Frey ausrichten, man nehme zum Thema keine Stellung. In der Abrechnung 2020 stand der Fahrzeugpool der Gruppe (Mitsubishi, Kia, Marken des Stellantis-Konzerns usw.) in Sachen Zielerreichung mit blütenweisser Weste da. Der Wegfall der Sonderziele für Jaguar und Land Rover (CO<sub>2</sub>-Ziel im Jahr 2021 noch 163.5 statt 118 g/km) dürfte die Arithmetik deutlich erschweren. Und mangels Stellungnahme lässt sich auch nicht sagen, ob 2022 Subaru in den Pool übernommen wird, ein Anbieter, der in Europa als Nischenhersteller angemeldet ist und ebenfalls ein Sonderziel (zuletzt 149.7 g/km) genoss. Dennoch war das Ziel für die Offroadmarke bislang nicht zu erreichen. Auch hier führt



Der Solterra soll richten: Subaru muss seinen CO<sub>2</sub>-Flottenausstoss senken und benötigt dazu dringend elektrifizierte Modelle.

nichts um eine Elektrifizierung herum, die mit dem Elektromodell Solterra nun auch bei Subaru eingeleitet wird.

## Integration der Kleinen

Fahrzeugpools können in jedem Land anders zusammengewürfelt werden. So werden Konzernmarken nicht überall unter demselben Dach geführt. Lamborghini beispielsweise rechnete bislang selbständig ab, mit dem grossen Bonus als Kleinerhersteller (im letzten Jahr: 326 g CO<sub>2</sub>/km). Tatsächlich liegt auch der Durchschnittswert der Sportler aus Sant'Agata in dieser Höhe. Ohne Eingriffe würde das Sanktionen von gut 20 000 Franken pro Fahrzeuge bedeuten. Diese könne man nun mit

## CO<sub>2</sub>-BUSSEN: SO VIEL BEZAHLTEN DIE IMPORTEURE 2020

Importeur	Anzahl verkaufte Fahrzeuge	Busse (in Fr.)
VW-Gruppe und Porsche	72563	111 522 074.70
Mercedes-Benz Schweiz	20807	11 113 018.70
Subaru Schweiz AG	1556	4 867 634.80
Mazda Suisse SA	3813	1 704 029.70
Maserati (Schweiz) AG	207	458 028.00
TTR	109	396 825.40
Intertyre Handels AG	115	167 969.00
New Future Cars GmbH	65	121 153.50
Autowelt Schweiz AG	156	66 468.20
Vogels Offroads AG	3	65 661.60
PM Solving Sagl	21	50 095.85
Schöni Cars AG	650	42 510.00
Mattwerk GmbH	45	36 787.50
Ssangyong Schweiz SA	15	34 825.50
S & N Automobile AG	5	19 565.50
Driving4free SA	74	19 358.40
Richner AG Steinach	1	3182.00



Stephan Jäggi vom VFAS ist «mit dem Sonderweg nicht einverstanden».

dem Einbezug in den Fahrzeugpool der Volkswagen-Gruppe aber abwenden, wie ein Sprecher von Lamborghini bestätigte. Ob Ferrari (Emissionsziel 302 g/km) einen ähnlichen Weg geht und sich unter dem schützenden FCA-Dach in Sicherheit bringt, war bis Redaktionsschluss nicht in Erfahrung zu bringen.

Für Aussenstehende mögen die Manöver mit den unterschiedlichen CO<sub>2</sub>-Pools befremdlich wirken. Doch wenngleich im Einzelfall Sanktionszahlungen so vermieden werden, funktioniert das System insgesamt genau so, wie von der Politik gewünscht: Ohne Elektrifizierung geht es nicht, zumal die nächste Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Ziele um weitere 15 Prozent nicht mehr fern ist. ●