

## PRESSEMITTEILUNG

Datum 2. Juli 2014

Seitenzahl 4  
gesamt

Ort Freienbach/Pfäffikon, Schweiz

### **Volumenstarke Marken und Fahrzeugsegmente als Taktgeber Schweizer Neuwagen mehrheitlich mit wesentlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen**

**Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in der Schweiz sowie im Fürstentum Liechtenstein erstmals zugelassenen Personenwagen mit CH-Typengenehmigung (inklusive Parallelimporte) waren im zurückliegenden Jahr erneut rückläufig: Im Vergleich zum Vorjahr sank der Ausstoss des klimaschädlichen Treibhausgases Kohlendioxid um weitere 4 Prozent auf durchschnittlich noch 145 g/km (2012: 151 g/km; 2011: 155 g/km). Der überdurchschnittliche CO<sub>2</sub>-Rückgang in mengenmässig dominierenden Fahrzeugsegmenten sowie bei rund der Hälfte aller Neuzulassungen lässt hoffen, dass das klimapolitische Reduktionsziel von 130 g/km bis Ende 2015 erreicht werden kann.**

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss von mit Verbrennungsmotoren angetriebenen Personenwagen zu senken, investieren Automobilhersteller weltweit Milliardenbeträge in effizientere Motorentechnik, in leichtere Materialien sowie in alternative Antriebstechnologien. Die phasenweise Erneuerung des in der Schweiz im Durchschnitt acht Jahre alten Fahrzeugbestandes zeitigt denn auch mit Blick auf umweltrelevante Verbrauchs- und Emissionskriterien zunehmend positive Effekte.

Aus physikalischen Gründen sind bei Verbrennungsmotoren die technisch realisierbaren Optionen für eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beschränkt. Intelligenter Elektronik und leichter Fahrzeugbau sind wichtig, führen jedoch nicht am weiteren Motoren-Downsizing sowie – langfristig ergänzend – an alternativen Antriebstechnologien vorbei.

Dass Autos mit kleinvolumigen Motoren hierzulande auf grosses Interesse stossen, zeigt sich daran, dass im Jahr 2013 ganze 56,8 % aller verkauften Neuwagen weniger als 1800 ccm Hubraum aufwiesen. Rund ein Drittel (32,4 %) der Neuwagenkäufer gab sich sogar mit einem Hubraum von weniger als 1400 ccm zufrieden – dank geringem Treibstoffverbrauch erfüllen diese Fahrzeuge bereits heute die CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für 2015!

### **Kantonal unterschiedliche Entwicklung**

Wie eine Vorabanalyse statistischer Daten für das Eurotax White Paper „Emissionen 2014“ zeigt, entwickelt sich die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen je nach Kanton höchst unterschiedlich. Nicht beeinflussbare Faktoren wie Kantonsgrösse, Topografie, Siedlungsdichte, Grad der Urbanisierung, Bevölkerungsstruktur, verfügbares Einkommen und andere mehr

sind hierfür mitverantwortlich. Wenig überraschend weisen beispielsweise die in den beiden Tiefsteuerkantonen Zug und Schwyz im zurückliegenden Jahr neu zugelassenen Personenwagen nicht nur das höchste durchschnittliche Leergewicht (ZG: 1629 kg; SZ: 1567 kg) und den grössten durchschnittlichen Hubraum (ZG: 2113 ccm; SZ: 1982 ccm) auf, sondern stossen auch am meisten Kohlendioxid aus (ZG: 156 g/km; SZ: 154 g/km). Im Gegensatz dazu sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen der 2013 immatrikulierten Neuwagen in den Kantonen Freiburg und Tessin dank deutlich leichteren (TI: 1466 kg; FR: 1471 kg) und hubraumschwächeren Fahrzeugen (TI: 1750 ccm; FR: 1672 ccm) schweizweit am tiefsten (TI: 140 g/km; FR: 140 g/km).

### Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Kantonen

| Kanton | Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen in % (2011-2012) | Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen in % (2012-2013) | Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen in % (2011-2013) | Anteil an Neuzulassungen in % (2013) | CO <sub>2</sub> -Mittelwert in g/km (2013) |
|--------|--|--|--|--------------------------------------|--|
| FR     | -1.4 %   | -4.5 %   | -5.8 %   | 4.1 %                                | 140  |
| TI     | -3.4 %   | -4.7 %   | -7.9 %   | 5.9 %                                | 140  |
| JU     | -2.2 %   | -4.2 %   | -6.3 %   | 1.0 %                                | 142  |
| LU     | -2.6 %   | -4.0 %   | -6.5 %   | 4.3 %                                | 142  |
| BS     | -4.1 %   | -3.6 %   | -7.5 %   | 2.8 %                                | 142  |
| NE     | -1.9 %   | -4.5 %   | -6.3 %   | 2.4 %                                | 142  |
| SH     | -3.2 %   | -4.9 %   | -7.9 %   | 0.8 %                                | 143  |
| VD     | -1.9 %   | -4.2 %   | -6.0 %   | 10.9 %                               | 143  |
| BE     | -1.8 %   | -4.0 %   | -5.8 %   | 10.0 %                               | 143  |
| SO     | -2.6 %   | -4.4 %   | -6.8 %   | 2.9 %                                | 144  |
| TG     | -3.3 %   | -3.2 %   | -6.4 %   | 2.7 %                                | 144  |
| UR     | -2.2 %   | -5.1 %   | -7.2 %   | 0.3 %                                | 144  |
| SG     | -2.1 %   | -3.8 %   | -5.8 %   | 4.9 %                                | 145  |
| BL     | -3.0 %   | -4.0 %   | -6.8 %   | 2.9 %                                | 145  |
| ZH     | -3.3 %   | -4.4 %   | -7.5 %   | 19.1 %                               | 146  |
| AG     | -2.7 %   | -3.9 %   | -6.4 %   | 7.5 %                                | 146  |
| OW     | -3.3 %   | -3.7 %   | -6.9 %   | 0.4 %                                | 146  |
| GL     | -4.0 %   | -2.9 %   | -6.7 %   | 0.5 %                                | 147  |
| GE     | -3.0 %   | -3.4 %   | -6.4 %   | 5.0 %                                | 148  |
| NW     | -2.3 %   | -3.4 %   | -5.6 %   | 0.6 %                                | 149  |
| AI     | -2.1 %   | -5.0 %   | -7.0 %   | 0.2 %                                | 149  |
| VS     | -2.0 %   | -3.8 %   | -5.7 %   | 3.7 %                                | 150  |
| AR     | -2.9 %   | -2.7 %   | -5.5 %   | 0.6 %                                | 151  |
| FL     | -3.8 %   | -3.7 %   | -7.4 %   | 0.6 %                                | 152  |
| GR     | -2.4 %   | -3.8 %   | -6.1 %   | 2.0 %                                | 154  |
| SZ     | -2.9 %   | -2.7 %   | -5.6 %   | 1.9 %                                | 154  |
| ZG     | -3.5 %   | -2.5 %   | -5.9 %   | 2.2 %                                | 156  |

Quelle: Eurotax White Paper „Emissionen 2014“ (Daten per 12.2013)

### Volumenstarke Marken und Fahrzeugsegmente als Taktgeber

Erfreulich ist, dass die volumenstarken Fahrzeugsegmente „Kleinwagen, Untere Mittelklasse und Mittelklasse“ 2013 im Vorjahresvergleich allesamt deutlich über der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion von 4 % lagen. Selbst die oft gescholtenen SUVs verfehlten diese Massgrösse nur knapp. Ausreisser nach unten (Luxusklasse: -21,5 %) und nach oben (Coupés: +3,8 %; Obere Mittelklasse: +1,7 %) sind interessant, aufgrund ihres geringen Marktanteils für das Gesamtergebnis jedoch „vernachlässigbar“. Etwas tiefere CO<sub>2</sub>-Emissionen wiesen im Vergleich mit „offiziellen“ Importen (2013: 145 g/km; 2012: 151 g/km) auch parallel eingeführte Neufahrzeuge auf (2013: 142 g/km; 2012: 145 g/km), da sich Letztere überwiegend auf verbrauchsarme Kleinwagen konzentrieren.

### Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Fahrzeugsegmenten

| Segment              | Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen in % (2011-2012) | Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen in % (2012-2013) | Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen in % (2011-2013) | Anteil an Neuzulassungen in % (2013) |
|----------------------|--|--|--|--------------------------------------|
| SUV / Geländewagen   | -3.7 %   | -3.4 %   | -7.0 %   | 24.8 %                               |
| Kleinwagen           | -2.8 %   | -6.2 %   | -8.9 %   | 18.0 %                               |
| Untere Mittelklasse  | -4.7 %   | -7.9 %   | -12.2 %  | 17.3 %                               |
| Kompaktvan / Minivan | -2.6 %   | -2.8 %   | -5.3 %   | 13.8 %                               |
| Mittelklasse         | -5.4 %   | -4.8 %   | -10.0 %  | 12.9 %                               |
| Microklasse          | -4.4 %   | -1.9 %   | -6.2 %   | 5.7 %                                |
| Obere Mittelklasse   | -2.9 %   | 1.7 %  | -1.2 %   | 3.3 %                                |
| Cabriolet / Roadster | 0.3 %  | -1.1 %   | -0.8 %   | 2.3 %                                |
| Coupé                | -2.7 %   | 3.8 %  | 1.0 %  | 1.5 %                                |
| Luxusklasse          | -6.1 %   | -21.5 %  | -26.3 %  | 0.4 %                                |
| Gesamt               | -2.6 %   | -4.0 %   | -6.6 %   | 100.0 %                              |

Quelle: Eurotax White Paper „Emissionen 2014“ (Daten per 12.2013)

Ob das klimapolitische Reduktionsziel von 130 g/km bis Ende 2015 erreicht wird, hängt letztlich davon ab, ob es den Volumenherstellern gelingt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Modellpaletten weiterhin überdurchschnittlich stark und rasch zu senken. Wie ein vertiefter Blick in die technischen Zulassungsdaten offenbart, können diesbezüglich naheliegenderweise vor allem diejenigen Marken punkten, die mehrheitlich auf sparsame Kleinwagen setzen. So erfüllen beispielsweise die Neuwagen von Toyota und Fiat bereits heute im Durchschnitt die CO<sub>2</sub>-Norm für 2015 – nur ganz knapp darüber liegen aktuell die französischen Volumenmarken Peugeot, Citroën und Renault. Entgegen allen Unkenrufen scheint es deshalb nicht unvernünftig, daran zu glauben, dass die Automobilwirtschaft – dank Milliardeninvestitionen und anhaltender Innovationskraft – in der Lage ist, die Zukunft der motorisierten Individualmobilität auch ohne politische Daumenschrauben umweltbewusst zu gestalten.

**Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen der Top-20-Marken**

| Top-20-Marken | Ausgewertete Neuzulassungen 1.1.-31.12.2013 | Ø CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (2012) | Ø CO <sub>2</sub> -Emissionen in g/km (2013) | Reduktion in % |
|---------------|---|--|--|----------------|
| Toyota        | 12270                                       | 127  | 122  | -3.6 %         |
| Fiat          | 9453  | 136  | 130  | -4.9 %         |
| Peugeot       | 11663                                       | 140  | 130  | -6.9 %         |
| Citroën       | 10989                                       | 136  | 130  | -4.1 %         |
| Renault       | 13410                                       | 147  | 130  | -11.0 %        |
| Ford          | 14454                                       | 143  | 134  | -5.9 %         |
| Skoda         | 17534                                       | 145  | 135  | -6.7 %         |
| Seat          | 8859  | 142  | 136  | -4.7 %         |
| VW            | 39301                                       | 147  | 140  | -5.0 %         |
| Suzuki        | 8271  | 140  | 140  | -0.4 %         |
| Honda         | 5584  | 141  | 140  | -0.4 %         |
| Mazda         | 7464  | 150  | 142  | -5.6 %         |
| Hyundai       | 8001  | 149  | 147  | -1.6 %         |
| Opel          | 14098                                       | 152  | 147  | -2.9 %         |
| BMW           | 20088                                       | 161  | 153  | -4.6 %         |
| Audi          | 20389                                       | 160  | 153  | -4.2 %         |
| Nissan        | 7246  | 157  | 154  | -2.0 %         |
| Volvo         | 7510  | 163  | 158  | -2.6 %         |
| Subaru        | 7498  | 166  | 161  | -2.8 %         |
| Mercedes-Benz | 16370                                       | 170  | 163  | -4.4 %         |

Quelle: Eurotax White Paper „Emissionen 2014“ (Daten per 12.2013)

(7'167 Zeichen mit / 4'697 ohne Tabellen)

**Eurotax Schweiz**

Eurotax Schweiz ist Teil der EurotaxGlass's Gruppe, Europas führendem Anbieter von Informationen, Daten, Publikationen und Dienstleistungen rund um Fahrzeuge aller Art. Eurotax schafft mit aktuellen, unabhängigen Daten Markttransparenz für die gesamte Automobilbranche ([www.eurotaxpro.ch](http://www.eurotaxpro.ch)).

**Für weitere Informationen und zusätzliche Auswertungen wenden Sie sich bitte an:**

Kontakt Eurotax Schweiz  
**Mark Ruhsam**  
 Head of Marketing Schweiz/Österreich  
 Wolleraustrasse 11a  
 8807 Freienbach  
 Telefon 055 415 81 00  
 Direktwahl 055 415 82 54  
 Telefax 055 415 82 00  
 E-Mail [Mark.Ruhsam@eurotax.ch](mailto:Mark.Ruhsam@eurotax.ch)