

[Startseite](#) | [Schweiz](#) | Bundesrat will härtere CO₂-Strafen: Ausgerechnet Rösti muss den Streit mit der Autobranche lösen

Abo **Bundesrat will härtere CO₂-Strafen**

Ausgerechnet Rösti muss den Streit mit der Autobranche lösen

Die Regierung will Missbräuche beim Neuwagen-Import unterbinden. Das provoziert einen Disput unter den Händlern. Schlichten soll nun der SVP-Bundesrat und Ex-Präsident des Verbands Auto-Schweiz.



Stefan Häne

Publiziert heute um 05:45 Uhr



Schon ausprobiert? ✕
Neu können Sie Abo-Artikel an Freunde verschenken.

Heikle Aufgabe für den Ex-Chef von Auto-Schweiz: Albert Röstis Vorgängerin Simonetta Sommaruga hat vor ihrem Abgang zwei Verschärfungen für Autohändler auf den Weg gebracht.

Foto: Peter Schneider (Keystone)

Das Bundesamt für Energie (BFE) hat Hinweise darauf, dass Autohändler die CO₂-Bussen des Bundes umgehen. Der vermutete Trick: CO₂-intensive Neuwagen werden im Ausland offiziell in Verkehr gesetzt, ein halbes Jahr dort stehen gelassen und danach in die Schweiz importiert. Der Grund: Nach Ablauf von sechs Monaten gelten solche Autos hierzulande nicht mehr als Neuwagen, sie fallen also nicht mehr unter die CO₂-Emissionsvorschriften und das Sanktionsregime des Bundes. Sie gehen als Occasionen durch, obschon sie praktisch fabrikneu sind.

Das BFE hat seine Beobachtungen unlängst im Rahmen eines Treffens mit Vertretern der Autobranche, der Umweltverbände und der kantonalen Strassenverkehrsämter angesprochen. Die Präsentation des BFE liegt dieser Redaktion vor. Die fragliche Grafik zeigt: Sechs Monate nach ihrer ersten Zulassung im Ausland gelangen gemäss BFE deutlich mehr Autos mit hohem CO₂-Ausstoss in die Schweiz als in den Monaten zuvor. Dieses Muster lässt sich bis mindestens 2016 zurückverfolgen.

Genauere Angaben dazu macht das BFE auf Nachfrage dieser Redaktion nicht. Es handle sich um öffentlich nicht zugängliche Daten.

Händler sparen Geld

Durch das Abwarten können Autohändler jedenfalls Geld sparen, je nach CO₂-Ausstoss können es pro Fahrzeug bis zu tiefe fünfstelligen Frankenbeträge sein. Die Autobranche muss jedes Jahr Bussen in Millionenhöhe bezahlen. Fällig wird die Geldstrafe, wenn die Neuwagenflotte eines Importeurs über der Zielmarke von 118 Gramm CO₂ pro Kilometer liegt. 2021 waren es 28 Millionen Franken, 2020 gar 133 Millionen – es war jenes Jahr, da die vom Bund verschärften CO₂-Emissionsvorschriften in Kraft getreten sind. Der Bund will mit den CO₂-Sanktionen den Anreiz mindern, besonders klimaschädliche Autos auf den Schweizer Markt zu bringen.

RÖSTIGRABEN



Karikatur: Felix Schaad

So klar das festgestellte Muster ist: Der Nachweis eines Rechtsmissbrauchs ist sehr schwierig. Das sagt Christoph Schreyer, beim BFE Leiter der Sektion Energieeffizienter Verkehr. Der Grund: Das Abwarten der Frist ist nicht per se missbräuchlich. Vielmehr muss laut Schreyer erwiesen sein, dass der Händler damit einzig zum Ziel hat, CO₂-Sanktionen zu vermeiden oder zu vermindern. Jeder Fall müsse deshalb einzeln angeschaut werden, so Schreyer. Bis jetzt konnte das BFE noch keinen Fall ahnden. Das Bundesamt spricht von einer jeweils tiefen vierstelligen Zahl verdächtiger Autos. Das ist etwa ein Prozent aller Neuwagen, die in der Schweiz pro Jahr auf die Strasse gelangen. Schreyer betont denn auch: «Die grosse Mehrheit der Importeure verhält sich absolut korrekt.»

Die Causa wird nun trotzdem zum Politikum: Simonetta Sommaruga, die Vorgängerin von Umwelt- und Energieminister Albert Röstli, hat kurz vor ihrem Abgang zwei Verschärfungen auf den Weg gebracht. Zum einen soll die Wartefrist

für die Befreiung von den CO₂-Sanktionen von sechs auf zwölf Monate verlängert werden. Eine Neuerung geplant ist auch für jene Fahrzeuge, die zwischen sechs und zwölf Monate vor dem Import in die Schweiz im Ausland zum Verkehr zugelassen wurden: Sie gelten künftig nur dann als Occasionen, wenn sie mehr als 5000 Kilometer auf dem Tacho haben. Die Vernehmlassung läuft derzeit.

Die Neuerungen sind umstritten. Die Generalimporteure begrüßen sie. «Es ist nun klar, was ein Occasionswagen und was ein Neuwagen ist», sagt Christoph Wolnik, Sprecher von Auto-Schweiz, der Vereinigung der offiziellen Schweizer Autoimporteure, der etwa Amag oder die Emil-Frey-Gruppe angehören. Das erhöhe die Transparenz. Gleichzeitig, so Wolnik, werde der sanktionsfreie Parallel- oder Direktimport CO₂-intensiver Fahrzeuge und die Umgehung der Emissionsvorschriften deutlich erschwert. «Darüber sind wir sehr froh.»



Neuwagen oder Pseudo-Occasionen? Der Bundesrat will Missbräuchen vorbeugen.

Foto: Rupert Oberhäuser (Keystone)

Die Aussage deutet es an: Die Generalimporteure kämpfen um Marktanteile, ihre Konkurrenten sind die freien Autohändler. Letztere beziehen ihre Fahrzeuge direkt im Ausland vom offiziellen Vertriebskanal des Autoherstellers – und nicht über einen Schweizer Generalimporteur. Damit, so sagen sie, könnten sie in der Schweiz dasselbe Fahrzeug günstiger anbieten.

«Der Bund mutmasst einfach, dass es sich um Umgehungen handeln soll.»

Roger Kunz, Verband freier Autohandel Schweiz

Die geplanten Verschärfungen missfallen den freien Autohändlern denn auch. Roger Kunz, Präsident des Verbands freier Autohandel Schweiz (VFAS), ist irritiert: «Das BFE mutmasst einfach, dass es sich um Umgehungen handeln soll.» Tatsache sei: Werde ein Fahrzeug in der EU zugelassen, sei es bereits derselben CO₂-Sanktion in der Schweiz unterworfen. «Warum sollen solche Fahrzeuge doppelt besteuert werden?», fragt Kunz.

Das BFE indes hält es für «unerheblich», ob Autos im Ausland bereits sanktioniert worden sind: Die Neuwagen in der Schweiz gehörten zu den klimaschädlichsten in Europa, der Bund verfolge daher das Ziel, ihren Ausstoss massgeblich zu senken. Ein weiteres Argument bringen die Umweltverbände ins Spiel: Im Grundsatz, so sagen sie, sollten die Autos den CO₂-Zielen jenes Landes angerechnet werden, wo sie im Einsatz stünden – und nicht dort, wo sie für einen Weiterverkauf zwischengelagert würden.

Abgesehen davon seien in der EU die Flotten grösser, die Autos im Schnitt kleiner und weniger CO₂-intensiv als in der Schweiz. Die Strafzahlungen in der EU würden daher im Vergleich zur Schweiz im Schnitt tiefer ausfallen, sagt Anders Gautschi, Geschäftsführer des Verkehrs-Clubs der Schweiz. VFAS-Präsident Kunz entgegnet, in Tat und Wahrheit lägen die Sanktionen in der EU weitaus höher: Sehr viele Hersteller würden CO₂-Zertifikate kaufen, es werde also viel mehr für das CO₂ bezahlt, als die Statistik ausweise.

Die freien Autohändler bleiben denn auch dabei: Sie fühlen sich diskriminiert. Die geplante Ausdehnung der Wartefrist auf zwölf Monate erhöhe die Zahl der Fahrzeuge, die «doppelt besteuert» würden, befürchtet VFAS-Präsident Kunz. Dies begünstige einzig die Mitglieder von Auto-Schweiz, die den Parallelimport ausbremsen wollten. Kunz rechnet vor: Seit Einführung der 6-Monate-Frist vor elf Jahren hätten die Direktimporte in die Schweiz stark gelitten, ihr Marktanteil sei

von mehr als 10 auf unter 4 Prozent gesunken. «Die Wettbewerbsverzerrung ist offenkundig.» Der Bundesrat müsse daher die Frist senken. Die Verordnung, die derzeit in der Vernehmlassung ist, lässt dies bei einer «wesentlichen Ungleichbehandlung» ausdrücklich zu.

Röstis ehemalige Rolle

Anders als in der Schweiz liegt in der EU die Frist bei drei Monaten. Es gebe keinen Grund, hiervon abzuweichen, findet Kunz. Er verweist auf ein Gutachten der Hochschule ZHAW, das sein Verband in Auftrag gegeben hat. Der Befund: Die geplante Verlängerung der Frist auf ein Jahr genüge den gesetzlichen Ansprüchen für einen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit nicht.

Die freien Autohändler hoffen nun, dass der Bundesrat von der geplanten Verschärfung absehen wird. Eine Schlüsselrolle dürfte dabei der federführende Magistrat Röstli spielen. Wird der Umwelt- und Energieminister dem Gesamtgremium beantragen, Sommarugas Plan zu kippen – was im Sinne der freien Autohändler wäre, nicht aber von Auto-Schweiz? Die Frage ist durchaus brisant: Vor seinem Amtsantritt hat Röstli Auto-Schweiz präsiert – offenbar zur vollen Zufriedenheit des Verbands. Nach Röstis Wahl in den Bundesrat zeigte sich der Vorstand für dessen geleistete Arbeit «sehr dankbar».

Stefan Häne ist Redaktor im Ressort Inland. Er schreibt und recherchiert zum aktuellen Politgeschehen in der Schweiz. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

2 Kommentare