



Frau Daniela Hänni
Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitische Instrumente

3003 BERN

Emmen/Luzern, 21.09.2011
ES/LOR/NLH

STELLUNGNAHME DES TCS

Anhörung zur Verordnung über die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Als Teilnehmer der Arbeitsgruppe durften wir bereits im Rahmen der Vorarbeiten einige unserer Anliegen einbringen. Dennoch sind wir der Auffassung, dass wichtige Anliegen des TCS bei der Erarbeitung des Verordnungsentwurfs, angesichts der unterschiedlichsten Interessen in der Arbeitsgruppe, ungenügend berücksichtigt worden sind. Mit mehr als 1.6 Mio Mitgliedern vertritt der TCS doch eine grosse Zahl von Konsumenten, welche beim Neuwagenkauf von den Auswirkungen dieser Verordnung betroffen sein wird.

Zusammenfassung

Der TCS ist mit dem Grundsatz «Zielwert 130 Gramm im Jahr 2015» einverstanden. Der vorliegende Entwurf weist jedoch verschiedene Mängel auf. Insbesondere zu erwähnen sind:

- **Rechts-Ungleichheiten und Wettbewerbsverzerrungen.**
- **Die Verwässerung des Begriffs der ersten Inverkehrsetzung.**
- **Administrative Hindernisse geprägt von Misstrauen gegenüber der Bevölkerung.**

Im Folgenden wird dargelegt, warum eine Beseitigung dieser Mängel aus der Sicht des Konsumenten unerlässlich ist, und welche Verbesserungen der TCS vorschlägt.

Generelle Bemerkungen

In den 5 Jahren, von 2005 bis 2010, sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller verkauften Neuwagen in der Schweiz von 189 g/km auf 161 g/km zurückgegangen. Diese Verminderung, um 28 g/km ist stärker als in den Jahren vor 2005. Nachdem die Autohersteller sich zuvor (aus verständlichen Gründen) während vielen Jahren auch mit Technologien zur Verminderung der Schadstoffemissionen von Euro 2 bis Euro 5 beschäftigen mussten, konnte sich die technische Entwicklung ab 2005 (endlich) verstärkt auf die CO₂-Minderung konzentrieren.

Der TCS erwartet deshalb, dass sich die gegenwärtige Verminderungs-Tendenz fortsetzt. Die Technologien für die 2013/2014 noch bevorstehende Schadstoff-Emissionsstufe Euro 6 sind bereits entwickelt. Eine Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen um weitere 28 g/km in den kommenden 5 Jahren, auf einen Durchschnittswert von 133 g/km im Jahre 2015 ist daher keine Utopie.

Misstrauen und administrative Hindernisse

Gemäss Entwurf erhalten Privatpersonen für ein direkt importiertes Auto erst dann eine Verkehrszulassung, nachdem das ASTRA die Höhe der Sanktion berechnet hat, eine Mitteilung an die Inkassostelle des Bundes erfolgt ist, diese die Rechnung ausgestellt hat, die Rechnung beim Halter eingetroffen ist, er den Betrag eingezahlt hat, der Betrag überwiesen und verbucht wurde, die Inkassostelle den Eingang des Betrages erkannt und eine Bestätigung ausgestellt hat, und letztere wiederum beim Halter eingetroffen ist. Dieses restriktive Verfahren deutet auf ein Vorurteil hin: Wer ein Auto mit mehr als 130 g/km CO₂-Emissionen direkt importiere, habe wahrscheinlich unlautere Absichten und werde vermutlich nicht fristgerecht zahlen, falls man ihm einen Ablauf ohne Zeitverzögerung – Bezahlung auch nach der Verkehrszulassung – ermöglichen würde.

Dieses Vorgehen ist administrativ schwerfällig und geprägt von Misstrauen. Der TCS fordert für die Abrechnung einen zeitlichen Ablauf welche die Bezahlung der Sanktion auch noch nach der Verkehrszulassung ermöglicht. Falls die Sanktion in Einzelfällen wider Erwarten doch nicht bezahlt wird, könnte die Polizei – ähnlich wie bei der Haftpflicht-Versicherungsprämie – immer noch das Nummernschild einziehen.

Wartezeiten bei der Zulassung von Neuwagen, weil für Nischenmodelle und direkt importierte Fahrzeuge mit EU-Typgenehmigung zuerst noch ein schweizerischer Typenschein erstellt, oder geklärt werden muss, ob sie etwas mehr oder etwas weniger als 130 g/km CO₂ emittieren, sind aus der Sicht des Konsumenten nicht akzeptabel.

Rechts-Ungleichheit und Wettbewerbsverzerrung

Die in den vergangenen Jahren geschaffenen administrativen Erleichterungen beim Direktimport haben dazu geführt, dass durch den Wettbewerbsdruck die Verkaufspreise für Neufahrzeuge in der Schweiz aufgrund des hohen Frankenkurses mit Rabatten und anderen Preisnachlässen nach unten angepasst wurden. Davon haben die Käufer profitieren können. Mit dem Verordnungsentwurf geht die Verwaltung nun wieder den umgekehrten Weg. Die aus Gründen der Aufwandminimierung vorgesehene Klassierung in Grossimporteure und

Kleinimporteure führt zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung. Grossimporteure dürfen die CO₂-Emissionen "ihrer" Fahrzeuge über der Zielvorgabe mit den CO₂-Emissionen der importierten Fahrzeugen unter der Zielvorgabe gegenrechnen, während diese Möglichkeit den kleinen Importeuren (unter 50 Fahrzeugen pro Jahr) nicht offen steht.

Auch einer Privatperson, die z. B. einen einzelnen VW Passat mit 160 g/km CO₂-Emissionen aus einem Nachbarland direkt importiert, wird die Möglichkeit verwehrt diese CO₂-Emissionen mit einer anderen Privatperson (die sie natürlich selber finden müsste) gegen zu rechnen, z. B. mit jemandem, der einen VW Polo mit 90 g/km CO₂-Emissionen direkt importiert.

Auch dem TCS ist klar, dass die Gesetzesbestimmung nicht durch Parallelimporte unterlaufen werden darf. Nach Auffassung des TCS hat der Gesetzgeber durchaus Möglichkeiten zu verhindern, dass einerseits die Gesetzesbestimmung durch Parallelimporte nicht unterlaufen wird und andererseits über die Sanktionen keine neuen Handelshemmnisse aufgebaut werden, die den Wettbewerb massiv verzerren.

Der TCS hält dies für machbar, indem für Private und Kleinimporteure ein Maximalbetrag definiert wird. Wir schlagen vor, dass die Sanktion auf einem Einzelfahrzeug nicht höher ausfallen sollte, als das Dreifache von dem Betrag, den der Grossimporteur dieser Marke ein Jahr zuvor für ein einzelnes von ihm importiertes Fahrzeug als Sanktion bezahlt hat, zuzüglich CHF 2000.– Fixbetrag.

Beim Import von Einzelfahrzeugen einer wenig verbreiteten Marke, die nicht auch von einem Grossimporteur importiert wird, soll die Sanktion nicht höher ausfallen als das Dreifache von dem Betrag, den derjenige Grossimporteur mit der höchsten aller Sanktionen ein Jahr zuvor für ein einzelnes von ihm importiertes Fahrzeug bezahlt hat, zuzüglich CHF 2000.– Fixbetrag.

Da die Erfahrung aus dem Vorjahr im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung noch fehlt, könnten Maximalbeträge für die Sanktionierung von Einzelfahrzeugen anhand der Formeln für die Zielwertberechnung und in Relation zu den durchschnittlichen CO₂-Emissionen gemäss der 15. Berichterstattung im Rahmen der Energieverordnung, Seite 20, berechnet werden. (... evtl. in Relation zur 16. Berichterstattung im Rahmen der Energieverordnung, falls 2012 rechtzeitig vorliegend).

Aufgrund der Feststellung, dass für das gesamtschweizerische Ziel von 130 g/km im Jahr 2015 nur wenig fehlt, wird eine Regelung mit Maximalbeträgen bei Einzelimporten die Zielerreichung voraussichtlich nicht gefährden.

Erste Inverkehrsetzung

Gemäss bisheriger Lehre und Rechtsprechung gilt ein Auto nicht mehr als Neuwagen, wenn es:

- einmal (irgendwo auch nur einen Tag lang) zum Verkehr zugelassen wurde.
- mehr als 1'000 km gefahren wurde
- länger als 12 Monate herumgestanden ist

Die im Verordnungsentwurf vorgeschlagene Frist von nur drei Monaten hält der TCS als geeignet, die Sanktion zu umgehen. Angesichts der Dimensionen heutiger Neuwagen-Vorratslager bei den Herstellern und Grossgaragen im Ausland sowie tiefer Zinsen und

Kapitalkosten, dürfte es nicht schwierig sein, bestimmte Fahrzeuge mit einer Erstzulassung im Ausland noch drei Monate zurück zu halten und erst dann in die Schweiz zu importieren. Mit den in der Autobranche üblichen vertikal strukturierten Vertriebsformen ist es auch ohne weiteres möglich, die (auf privatrechtlicher Basis vereinbarte) Werksgarantie um drei Monate zu verlängern. Der TCS befürwortet daher die Frist von 12 Monaten.

Aus der Sicht des Konsumenten ist es aber wichtig, etwa in einem Streitfall über sogenannte Haldenfahrzeuge, dass Autos mit Standzeiten von mehr als 12 Monaten oder Autos mit einer Erstzulassung für wenige Tage, in Zukunft von einem Richter nicht doch als Neuwagen eingestuft werden. Die erste Inverkehrsetzung eines Personenwagens ist grundsätzlich nur einmal möglich. Der in den Fahrzeugpapieren und Kaufverträgen wichtige Begriff der erstmaligen Inverkehrsetzung darf durch Formulierungen in der Verordnung zur Verminderung der CO₂-Emissionen nicht verwässert werden.

Weist der Importeur nach, dass anlässlich der ersten Inverkehrsetzung im Ausland bereits eine CO₂-Emissionsbezogene Sanktion bezahlt wurde, so soll deren Höhe bei der Schweizerischen Sanktion in Abzug gebracht werden können. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass CO₂-Emissionen ein grenzüberschreitendes Thema sind. Eine Mehrfachbelastung darf nicht erfolgen.

Bemessungsgrundlagen für die CO₂-Emissionen

Die auf Typengenehmigungen angegebenen CO₂-Emissionen können höher sein als die CO₂-Emissionen des einzelnen Fahrzeuges. Für das Fahrzeug-Leergewicht wird in der Typengenehmigung oft ein Bereich angegeben. Unter dieser Voraussetzung hält der TCS es für zweckmässig, die CO₂-Emissionen und das Leergewicht (falls vorhanden) von den EU-Übereinstimmungsbescheinigungen zu übernehmen.

Das zuständige Bundesamt (ASTRA oder BFE) müsste Daten wie Fahrzeugidentifikation (VIN), CO₂-Emissionen, Leergewicht, und allfällige innovative Technologien nicht selber erheben, sofern die Grossimporteure bereit sind diese in elektronischer Form zu liefern. Zur Kontrolle würden Stichproben anhand einer angemessenen Anzahl von COC genügen. Wichtig ist, dass kein Mehraufwand, keine Kosten und **vor allem keine Fristverlängerungen entstehen**, welche von den Importeuren an die Markenvertreter und von diesen an die Konsumenten durchgereicht werden.

Bei Personenwagen, für welche keine Emissionsdaten vorhanden sind, und für die die Formeln gemäss Anhang 1 der Verordnung nicht anwendbar sind, sollte dem Importeur auch die Möglichkeit angeboten werden, die Höhe der CO₂-Emissionen mittels Emissionsmessung oder Treibstoffverbrauchsmessung ermitteln zu lassen.

Erdgasfahrzeuge

Mit einer Branchenvereinbarung und einem Biogas-Ausgleichsfonds strebt die Schweizerische Gasindustrie VSG an, dass mindestens 10 % des zu Treibstoffzwecken verkauften Erdgases aus Biomasse stammen. Dieses Ziel wird seit längerem übertroffen. Bereits seit mehreren Jahren liegt dieser Biogasanteil dauernd bei etwa 20 %. Dem entsprechend empfiehlt der TCS bei

Erdgasfahrzeugen, die zur Ermittlung einer allfälligen Sanktion massgebenden CO₂-Emissionen nicht nur um 10 % sondern um 20 % zu reduzieren.

Sanktion in der Schweiz höher als in der EU

Schliesslich hat der gestiegene Frankenkurs zur Folge, dass die Sanktion pro Gramm CO₂-Emission in der Schweiz heute deutlich höher ausfällt als in der EU. Die Ansätze in der Verordnung, welche auf einem Euro-Wechselkurs von CHF 1.50 basieren, sollten daher vor einem allfälligen Inkrafttreten nochmals überprüft bzw. um etwa 20 % tiefer angesetzt werden.

Als Konsumentenorganisation, welche über 40 % der Haushalte mit Autos vertritt, erwarten wir, dass unsere Ausführungen berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Toufing Club Schweiz



Niklaus Lundsgaard-Hansen
Zentralpräsident

