



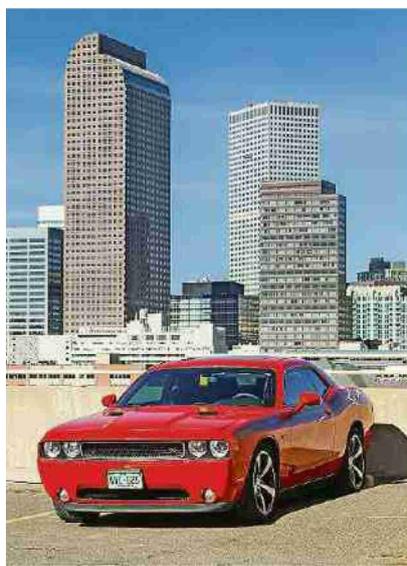
Autoimporteure fahren Bundesrat an den Karren

Kleine Autohändler und Parallelimporteure verlangen mehr Spielraum bei der Öko-Gesetzgebung.

VON BENJAMIN WEINMANN

Viele Autohändler blicken kommende Woche mit Bangen nach Bern. Die Ständeratskommission für Umwelt, Raumplanung und Energie dürfte über eine Motion beraten, die CVP-Nationalrat Fabio Regazzi eingereicht hatte. Der Tessiner fordert mehr Flexibilität für die Autoimporteure. Im Kern geht es um Folgendes: Die aktuellen Vorschriften für Autos verpflichten Importeure, ein gewisses Emissionsziel einzuhalten. Wird das Ziel verfehlt, bezahlt der Importeur eine Strafsteuer. Wird es unterschritten, verfällt das Restguthaben. Regazzi verlangt nun, dass die Autohändler dieses auf das Folgejahr übertragen können. Der Zeitpunkt der Diskussion ist brisant, denn aktuell befindet sich die CO₂-Verordnung in der Vernehmlassung, dies mit Blick auf die Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundesrates.

Unterstützt wird die Forderung von Economiesuisse und vom Gewerbeverband. Dem Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS) ist die aktuelle CO₂-Verordnung grundsätzlich ein Dorn im Auge. Sie sei wettbewerbsverzerrend und benachteilige viele seiner rund 130 Mitglieder, oftmals kleinere Autoimporteure ohne grosse Markenhersteller im Rücken, sagt Prä-



**Beliebt bei vielen Autofans:
Die US-Marke Dodge.**

shutterstock

sident Roger Kunz. «Das Problem ist, dass die grossen Generalimporteure eine Mischrechnung aufstellen können, um Bussen zu umgehen, im Gegensatz zu den Kleinimporteuren.»

Kaufe ein kleiner Händler im Ausland einen Ford Mustang mit 300 Gramm CO₂-Ausstoss und einen Tesla mit 0 Gramm, bezahle er eine Strafe für beide Autos von rund 24 000 Franken. «Der Grossimporteur kann den Tesla jedoch mit dem Mustang verrechnen», sagt Kunz. So bezahle er theoretisch nur eine Strafe von 3000 Franken. Am Schluss sei die Rechnung des Grossimporteurs hingegen in der Regel so vermischt, dass gar keine Strafe fällig werde.

Grosse Hersteller von PS-Boliden wie Ferrari würden zudem von einer Ausnahmeregelung profitieren. Viele Mitglieder seines Verbandes fokussieren sich hingegen oft auf US-Liebhhabermarken wie Dodge.

Marktanteile verloren

«Der Übertrag des Restguthabens würde viele Importeure entlasten und einen Anreiz zur Unterschreitung der Ziele setzen», sagt Kunz, «und dies ohne staatliche Hilfe wie in vielen EU-Ländern.» Ohne Übertragungsmöglichkeit würde so mancher Importeur dazu verleitet, gegen Jahresende das Restguthaben mit weiteren Importen und CO₂-Dreckschleudern aufzubrauchen, sagt Kunz.

Bis zur Einführung der CO₂-Verordnung hatten die freien Importeure Hochkonjunktur. Ihr Marktanteil stieg 2011 bis auf 12 Prozent, da ihr Geschäft durch die Frankenstärke Schub erhielt: Viele Schweizer nutzten die starke Währung, um ihre Autos günstig im Ausland oder über den Parallelimport einzukaufen statt beim offiziellen Markenvertreter. Doch seither schrumpfte ihr Anteil auf 7 Prozent.

Der Nationalrat stimmte der Motion Regazzi zu. Beim Bundesamt für Energie verweist man auf die Stellungnahme des Bundesrates, der für die Forderung wenig Verständnis aufbringt: Zielunterschreitungen seien bisher nicht die Regel. Zudem würde die Übertragbarkeit aufs Folgejahr nicht per se zu einem tieferen CO₂-Flottenschnitt führen, der Administrationsaufwand würde steigen.