

16.3411 Interpellation

## Marktbehinderung durch ungleiche Behandlung von Fahrzeugen im Rahmen der CO2-Emissionsvorschriften

Eingereicht von: Walliser Bruno  
Fraktion der Schweizerischen Volkspartei  
Schweizerische Volkspartei



Einreichungsdatum: 09.06.2016  
Eingereicht im: Nationalrat  
Stand der Beratung: Erledigt

### Eingereichter Text

Bei der Einführung der europäischen CO<sub>2</sub>-Vorschriften wurden Hersteller, die pro Jahr weniger als 300 000 Fahrzeuge in Europa immatrikulieren, durch die Gewährung von Nischen- oder Kleinserienherstellerzielen massiv entlastet. Voraussetzung für die Gewährung eines solchen Spezialziels ist, dass der Hersteller seine Fahrzeuge in der Union durch eine sogenannte EG-Gesamtgenehmigung prüfen lässt. Hersteller, die ihre Produkte nicht durch die eigene Vertriebskette in der EU vertreiben, verzichten auf diesen kostenintensiven Schritt, werden jedoch aufgrund der kleinen Volumen auch nicht mit der CO<sub>2</sub>-Steuer belastet.

Die Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften nehmen diese Unterscheidung nicht vor. So müssen auch Fahrzeuge ohne EG-Genehmigung in der Schweiz vollständig besteuert werden, und es gibt keine Möglichkeit, ein Spezialziel zu beantragen.

Das Resultat ist die ungerechtfertigte Vollbesteuerung dieser Fahrzeuge, die ein grosses Handelshemmnis darstellt und wettbewerbsverzerrend wirkt.

In seiner Antwort zur Interpellation [14.3787](#) gesteht der Bundesrat die Existenz dieser Ungleichbehandlung ein, stellt aber keinen Handlungsbedarf fest, weil "sich die Problematik auf eine beschränkte Anzahl von emissionsstarken Fahrzeugen beschränkt, die in Zukunft weiter abnehmen dürfte".

Der Bundesrat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist aus seiner Sicht eine Ungleichbehandlung in Ordnung, sofern sie vergleichsweise und subjektiv nur "wenige" Betroffene hinterlässt und sich einfach ändern liesse?
2. Zwar wird die Anzahl emissionsstarker Fahrzeuge tatsächlich abnehmen. Jedoch bleibt die Ungleichbehandlung bestehen, weil auch die Zielwerte in Zukunft weiter abgesenkt werden. Was unternimmt er, damit diese Ungleichbehandlung behoben wird?
3. Die Ungleichbehandlung von Produkten gefährdet den Wettbewerb. Was ist die Ansicht der Wettbewerbskommission in diesem Sachverhalt?
4. Die Ungleichbehandlung ist ein Kostentreiber der Preise und zementiert die Hochpreisinsel Schweiz. Wie ist die Ansicht des Preisüberwachers zu diesem Sachverhalt?
5. Gedenkt er, diese Ungleichbehandlung durch die separate Gewährung von Schweizer Spezialzielen oder durch ein Ausschluss dieser Fahrzeuge vom Geltungsbereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften (analog der EU) zu beseitigen?

### Stellungnahme des Bundesrates vom 17.08.2016

Um die Klimaziele des Bundesrates zu erreichen, sind griffige Anreizmechanismen zentral, welche die inländischen Treibhausgasemissionen senken. Eine solche Massnahme ist die Weiterführung der Vorschriften zur CO<sub>2</sub>-Verminderung bei Personenkraftwagen.



In der Schweiz gelten seit Juli 2012 CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften, die im Wesentlichen von den EU-Vorschriften übernommen wurden. Neue Personenwagen dürfen bis 2015 im Durchschnitt noch 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen. Verfehlt der Importeur das Ziel, muss er eine Sanktion entrichten, die vom CO<sub>2</sub>-Ausstoss der zugelassenen Fahrzeuge abhängig ist. In der Schweiz werden – anders als in der EU – nicht die Flotten der Autohersteller, sondern diejenigen der Importeure reguliert. Somit fallen hierzulande auch Fahrzeuge ohne sogenannte EG-Gesamtgenehmigung unter die CO<sub>2</sub>-Verordnung. Zu den betroffenen Fahrzeugen ohne EG-Gesamtgenehmigung gehören vorwiegend hubraumstarke Modelle amerikanischer Hersteller. Deren Marktanteil betrug in den vergangenen Jahren zwischen 0,3 bis 0,5 Prozent.

1./2. Die Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften umfassen alle neu zugelassenen Personenwagen. Damit werden alle in die Schweiz importierten Fahrzeuge gleich behandelt. Würden stark emittierende Fahrzeuge von der Verpflichtung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion befreit, würde dies den Zielen der Schweizer Klimapolitik zuwiderlaufen.

Wie bereits in der Antwort auf die Interpellation Giezendanner [14.3787](#), "CO<sub>2</sub>-Abgabe bei Importfahrzeugen", erläutert, wurde die Frage, wie nicht EG-gesamtgenehmigte Fahrzeuge in den schweizerischen CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften behandelt werden sollen, im Rahmen einer Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen vom 30. November 2012 (CO<sub>2</sub>-Verordnung; SR 641.711) behandelt. Dabei hat der Bundesrat beschlossen, dass auch diese Fahrzeuge unter die regulären CO<sub>2</sub>-Zielwerte fallen sollen. Von einer Vergabe eigener Schweizer Spezialziele wurde abgesehen, weil sich damit Ungleichbehandlungen innerhalb der Schweiz ergeben hätten.

Zudem zeigt sich im Vollzug, dass parallel und direkt importierte US-Modelle ohne EG-Typgenehmigung ausschliesslich in Flotten von Grossimporteuren inklusive CO<sub>2</sub>-Börsen abgerechnet werden. Der teilweise hohe CO<sub>2</sub>-Ausstoss der betroffenen Modelle wird dadurch mit effizienteren Fahrzeugen gemittelt. Bisher wurden für US-amerikanische Fahrzeuge ohne EG-Gesamtgenehmigung keine Sanktionen für Einzelfahrzeuge entrichtet.

Angesichts der grossen Bedeutung der Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, der vorhandenen Flexibilitäten für die Branche wie Pooling, CO<sub>2</sub>-Börsen oder der Möglichkeit zur Bildung von Emissionsgemeinschaften sowie der beobachteten Vollzugspraxis erachtet es der Bundesrat als nicht gerechtfertigt, von der bisherigen Regelung abzuweichen.

3. Gemäss Wettbewerbskommission (Weko) sind Parallel- und Direktimporte aus wettbewerbsrechtlicher Sicht ausdrücklich zu befürworten und sollten daher nicht durch die CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften erschwert werden. Durch die Möglichkeit, Emissionsgemeinschaften zu gründen sowie die Tatsache, dass der Parallelimport der von der Interpellation betroffenen Fahrzeuge ohne EG-Gesamtgenehmigung heute praktisch ausschliesslich von Grossimporteuren mit der Möglichkeit zur Poolbildung durchgeführt wird, erachtet der Bundesrat die Anliegen der Weko als ausreichend berücksichtigt.

4. Der Preisüberwacher hat bei der Einführung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften in seinem Bericht "Frankenstärke und Preise" im Jahr 2012 Befürchtungen geäussert, dass diese den Parallel- und Direktimport von Personenwagen erschweren könnten. Er ist zudem der Auffassung, dass das politisch gesetzte Ziel durch eine individuelle Einzelabrechnung ohne Pooling für alle importierten Fahrzeuge am effizientesten erreicht würde. Der Bundesrat hat bei der Ausgestaltung der Vorschriften wie auch durch die Vollzugspraxis auf die Anliegen Rücksicht genommen, auch wenn die Flottenabrechnung bei Einführung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften nicht zur Debatte stand. Über 90 Prozent der Parallelimporte werden heute durch Grossimporteure durchgeführt. Diese profitieren dabei wie ein Generalimporteur von der Möglichkeit zur Flottenabrechnung. Privaten Direktimporteuren stehen zudem sogenannte CO<sub>2</sub>-Börsen zur Verfügung.

5. Der Bundesrat erachtet die Vergabe separater schweizerischer Nischen- und Kleinherstellerziele oder einen Ausschluss dieser Fahrzeuge vom Geltungsbereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften angesichts der Sachlage als nicht angemessen. Die Hersteller können aber für ihre Fahrzeuge eine EG-Gesamtgenehmigung und bei der europäischen Kommission ein Kleinhersteller- oder Nischenziel beantragen.

## Chronologie

30.09.2016 Nationalrat  
Diskussion verschoben

15.06.2018 Abgeschrieben, weil nicht innert zwei Jahren abschliessend im Rat behandelt



## Zuständigkeiten

### Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

## Weitere Informationen

### Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

## Links

### Weiterführende Unterlagen

[Amtliches Bulletin](#)

