



25.05.2012 - 16:49 Uhr

130g CO2 bis ins Jahr 2015 : Richtiges Ziel eines unausgereiften Gesetzes

Bern (ots) -

Ab dem 1. Juli kommt es wegen des neuen CO2-Gesetzes beim Kauf von Neuwagen zu grossen Änderungen. Während das Ziel, den Ausstoss von Treibhausgas-Emissionen zu senken, von allen geteilt wird, ist die Umsetzung des neuen Gesetzes problematisch: Mangelhafte Transparenz und Sichtbarkeit für die Konsumenten, eingeschränkte Verkaufskanäle und Preisaufschläge für Familienwagen werden die Folge sein. Der Occasionsmarkt und der Infrastrukturfonds werden am meisten von den Neuerungen profitieren.

Ab dem 1. Juli 2012 ist der Kauf eines neuen Autos mit einer Reihe von Überraschungen verbunden. Alle ab diesem Datum neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge unterliegen der neuen Verordnung, wonach ihr CO2-Ausstoss ab Ende 2015 pro Kilometer nur noch durchschnittlich 130 Gramm betragen darf. Für jeden Importeur wurde dabei bereits ein Zielwert festgelegt. Die Importeure müssen den Zielwert im Durchschnitt aller von ihnen in der Schweiz in einem Jahr in Verkehr gesetzten Neuwagen erreichen - ansonsten droht eine Busse. Diese wird für jeden in die Schweiz eingeführten Wagen fällig und beträgt für das erste zusätzlich ausgestossene Gramm CO2 7.50 Franken. Für das zweite Gramm sind es 22.50 Franken, für das dritte 37.50 Franken und ab dem vierten Gramm jeweils 142.50 Franken. Die Importeure haben die Möglichkeit, intern mit den tieferen Emissionen von Kleinwagen die höheren Emissionen von grösseren Autos - etwa Familienwagen - zu kompensieren.

Der TCS unterstützt die CO2-Reduktion

Das Ziel, die Automobil-Hersteller zur Reduktion des CO2-Ausstosses zu zwingen, wurde vom TCS von Beginn weg unterstützt. Es handelt sich um ein effizientes Mittel im Kampf gegen Treibhausgas-Emissionen, ohne dass dabei die Konsumenten direkt bestraft werden. Der TCS wird deshalb jeden Vorstoss der Schweiz, die ambitionierteren Ziele der EU zu verfolgen, unterstützen (zum Beispiel 95g CO2 im Jahr 2020). Der TCS hätte es in diesem Zusammenhang bevorzugt, dass der Schweizer Markt ins europäische Kompensationssystem integriert worden wäre (System 27+1). Dies hätte es den Herstellern erlaubt, im Sinne einer gemeinsamen Anstrengung zur CO2-Reduktion das kleine Schweizer Verkaufsvolumen (ungefähr 300'000 Fahrzeuge pro Jahr) ins EU-Volumen (16 Millionen Fahrzeuge pro Jahr) aufzunehmen.

Es gilt an dieser Stelle in Erinnerung zu rufen, dass der Trend zu einer starken Senkung des CO2-Ausstosses dank verschiedenen Förderungsmassnahmen schon vor Jahren einsetzte: 189g im Jahr 2005, 161g im 2010 und 155g im 2011. Gemäss den TCS-Prognosen wäre bis Ende 2015 ein Mittelwert zwischen 132 und 135g ohnehin erreicht worden.

Fehlende Transparenz und Sichtbarkeit für die Konsumenten

Das zur Umsetzung der neuen Gesetzesbestimmungen eingeführte System hinterlässt den Betrachter jedoch perplex. Es sind nämlich die Importeure, die die Busse bezahlen müssen, wenn überzählige Gramm CO2 nicht innerhalb einer Marke oder einer Gruppe verschiedener Marken kompensiert werden können. Folglich ist für die Konsumentinnen und Konsumenten in der Schweiz die Höhe der Abgabe auf dem Fahrzeug nicht systematisch ersichtlich, im Gegensatz etwa zur vorgezogenen Recyclinggebühr auf Haushaltsgeräten. Ausserdem erhalten die Konsumenten keinen "Bonus" wenn sie ein Auto kaufen, das weniger als 130 g CO2 ausstösst. Der Kauf umweltfreundlicherer Fahrzeuge wird durch das neue System damit nicht begünstigt. Hingegen werden grosse Familienwagen, von denen zurzeit erst wenige einen tieferen CO2-Ausstoss als 130g CO2 haben, in ungerechtfertigter Weise benachteiligt.

Ausserdem könnte die Umsetzung des neuen Regimes zu viel stärkeren Preisschwankungen führen als es sie heute gibt. Die Importeure werden nämlich ihr Angebot aufgrund der Emissions-Zwischenresultate anpassen müssen, um die Zielwerte zu erreichen. Übers Jahr gesehen ständig schwankende Preise, breit angelegte Verkaufsaktionen oder gar die massenhafte Zulassung von Neuwagen zum Jahresende sind denkbar.

Eingeschränkte Wahlfreiheit der Konsumenten

Der Auto-Direktimport bleibt zwar auch nach dem 1. Juli möglich, doch muss der Konsument ein besonders langes

und mühsames Verfahren einhalten. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird die Abgabe zentral eintreiben. Das Amt wird den Betrag berechnen, die Rechnung verschicken und einkassieren sowie die Dokumente ausstellen, mit welchen ein Auto bei einem kantonalen Strassenverkehrsamt immatrikuliert werden kann. Festzuhalten ist dabei, dass das gleiche Verfahren - abgesehen von der Zahlung - auch für Autos mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 130g vorgesehen ist. Für den Direktimport müssen zudem die schon heute gültigen Regeln eingehalten werden. Die erhobenen Abgaben werden ab dem kommenden Jahr dem Strasseninfrastrukturfonds zufließen.

Dieser bürokratische Hürdenlauf wird viele Konsumenten entmutigen, umso mehr als sie zu viel ausgestossenes CO₂ nicht über ein anderes importiertes Auto kompensieren können, wie das grosse Autoimporteure tun werden. Ein starker Rückgang der Direktimporte ist damit absehbar.

Folgen für den Neuwagen- und den Occasionsmarkt

Da die Konsumenten und Fahrzeughersteller die Einführung der neuen Regeln antizipieren, wird der Neuwagenkauf bis im Juni 2012 noch weiter zulegen, bevor er sich dann in der zweiten Jahreshälfte rückläufig entwickelt. Der Occasionsmarkt wird dagegen ab dem 1. Juli 2012 wieder auf zunehmendes Interesse stossen. Fahrzeuge mit deutlich mehr CO₂-Ausstoss als 130g werden dabei auf diesem Markt eine hohe Wertbeständigkeit haben, da auf vergleichbare Neuwagen ab diesem Datum mehrere Tausend Franken Abgaben erhoben werden. Dieses Phänomen wird sich bis einige Monate nach Einführung der neuen Regeln halten.

Ratschläge für die Konsumenten

Der TCS setzt sich dafür ein, seine Mitglieder und auch generell die Konsumenten über die Folgen des revidierten Gesetzes zu informieren. Eine umfassende Homepage mit allen nötigen Informationen sowie vielen nützlichen Links steht dazu ab sofort unter www.tcs.ch/de/co2.php bereit.

Die Übergangsphase ist besonders heikel, da auf Autos, die zwar im ersten Halbjahr bestellt wurden, aber wegen Produktionsverzögerungen erst in der zweiten Jahreshälfte ausgeliefert werden, unweigerlich die Abgabe fällig wird. Aufgrund der Bestrebungen der Importeure, ihre individuellen Ziele zu erreichen, können die Preise nach oben oder nach unten variieren. Bei der Unterzeichnung eines Kaufvertrages sollten diese möglichen Preisschwankungen bedacht werden.

Es wird zudem empfohlen zu kontrollieren, dass die CO₂-Abgabe auch beim Kauf eines Gebrauchtwagens korrekt erhoben wurde, der weniger als sechs Monate alt ist. Direkt aus dem Ausland importierte Occasionsfahrzeuge unterstehen der Abgabe nämlich bis sechs Monate nach ihrer erstmaligen Zulassung.

Kontakt:

David Venetz, Mediensprecher TCS, 058 827 34 03, david.venetz@tcs.ch

Die TCS-Bilder sind auf Flickr - www.flickr.com/photos/touring_club/collections.

Die TCS-Videos sind auf Youtube - www.youtube.com/tcs.

Weitere Informationen (FAQ, Sanktionskalkulator und Hinweise zum Kauf) sind auf www.tcs.ch/de/co2.php

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100719134> abgerufen werden.