

Output 16
Seite 36
Geschichten

Handel

«Der Wettbewerb wird abgewürgt»

Die CO2-Vorschriften verhinderten Privatimporte von Autos, sagt Wettbewerb-Experte Patrick Krauskopf.

Patrick Krauskopf, ab Mitte Jahr muss für Neuwagen mit hohem CO₂-Ausstoss eine Strafsteuer bezahlt werden. Eine gute Sache für mehr Klimaschutz oder?

Der Umweltschutz ist ein äusserst wichtiges Anliegen. Die neuen Bestimmungen im CO₂-Regelwerk führen aber zu Wettbewerbsverzerrungen, was für die Schweizer Volkswirtschaft insgesamt nachteilig ist.

Warum?

Kleinimporteure, die jährlich weniger als fünfzig Fahrzeuge einführen, müssen jeden Wagen einzeln beurteilen lassen und eine Strafsteuer bezahlen, falls dessen Emissionen über dem Zielwert liegen. Das gilt auch für Privatpersonen, die ein einziges Fahrzeug importieren. Grossimporteure dagegen können die Emissionen von Autos mit viel CO₂ mit denjenigen von Autos mit wenig CO₂ kompensieren. Bei ihnen zählt der Durchschnittswert des Ausstosses, was ein erheblicher finanzieller Vorteil ist.

Hauptsache, es nützt dem Klima.

Ob es das tut, ist fraglich. Die neuen Regeln behindern in erster Linie die Direkt- und Parallelimporte und stärken damit einzig die Stellung der Generalimporteure. Der Private wird in Zukunft darauf verzichten, seinen Neuwagen selber einzuführen, weil der Preisvorteil wegen der Strafsteuer weg ist und er keine Lust hat, sich durch all den Papierkram zu kämpfen. Der Wettbewerb im Autohandel wird abgewürgt und die Stellung der Schweiz als Hochpreisinsel zementiert.

Kleinimporteure haben aber die Möglichkeit, sich zusammenzutun und sogenannte Emissionsgemeinschaften zu bilden. Dann zählen ihre eingeführten Fahrzeuge wie bei Grossimporteuren in einem Pool, bei dem der durchschnittliche CO₂-Ausstoss entscheidend ist.

Diese Möglichkeit besteht zwar. Die Bedingungen für eine Emissionsgemeinschaft sind aber so ausgestaltet, dass diese unattraktiv ist. Denn die Teilnehmer einer Emissionsgemeinschaft haften solidarisch. Jeder muss also für die geschuldeten CO₂-Sanktionen der anderen geradestehen, was bei Konkursen anderer Teilnehmer teuer zu stehen kommen kann. Wer sich an einer Emissionsgemeinschaft beteiligt, müsste also die wirtschaftliche Situation seiner Partner prüfen können. Doch der Gesetzgeber verbietet das und lässt nur einen minimalen Informationsaustausch zu – um Preisabsprachen unter den Teilnehmern zu verhindern. Die Teilnahme an einer Emissionsgemeinschaft bedeutet also ein Risiko, das ein verantwortungsvoller Unternehmer nicht eingehen wird.

Es werden heute nur wenige Prozent der Neuwagen parallel importiert. Ist dieser Anteil entscheidend für die Preise?

Auf jeden Fall. In den neunziger Jahren zahlte man hier durchschnittlich dreissig Prozent mehr für einen Neuwagen als in der EU. Auf Druck der Wettbewerbskommission wurden 2002 Parallelimporte zugelassen. Allein die Möglichkeit von

Parallelimporten hat erfahrungsgemäss eine disziplinierende Wirkung. Die Generalimporteure senken ihre Preise nur schon deshalb, weil es den Käufern offensteht, im Ausland günstiger einzukaufen. Dies hat dazu geführt, dass sich die Schweizer Preise dem EU-Schnitt angenähert haben.

Alex Reichmuth

Patrick Krauskopf ist Rechtsanwalt und ehemaliger Vizedirektor der Schweizerischen Wettbewerbskommission Weko.