

«Bschiss» bei Auto-Direktimporten

Falsche Fahrzeugzulassungen verzerren CO₂-Statistik und Wettbewerb. Die Behörden tun nichts dagegen.

Philipp Gut

Autos aus dem europäischen Ausland direkt in die Schweiz zu importieren, ist ein lukratives Geschäft. In manchen Fällen ist es sogar etwas zu lukrativ. Recherchen der *Weltwoche* legen den Verdacht nahe, dass es dabei zu Unregelmässigkeiten kommt, die nicht nur einen fairen Wettbewerb behindern, sondern auch die CO₂-Emissionen verfälschen. Das ist insbesondere deshalb relevant, weil in der Schweiz wie in der EU sogenannte CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge gelten. Verfehlt die Flotte eines Importeurs die Zielvorgaben, muss er Sanktionen zahlen.

Nun gibt es aber Hinweise darauf, dass bei direktimportierten Autos geschummelt wird. Sie werden sowohl im Ausland zum europäischen Flottenziel gezählt als auch in der Schweiz. Es kommt zu Doppelzählungen, die nicht im Sinne des Gesetzgebers sein können.

Frisierte Fahrzeuggeschichte

Der *Weltwoche* liegen mehrere konkrete Fälle von inkorrekt immatrikulierten Fahrzeugen vor. Fangen wir als Vergleichsbasis mit einem korrekten Beispiel an. Ein Auto der Marke XY ist in Deutschland am 17. Januar 2022 in Verkehr gesetzt worden. Im Werkssystem des Herstellers ist dieses Datum als Zulassungstermin vermerkt. Im Schweizer Fahrzeugausweis steht dann nach dem Import: «1. Inverkehrsetzung: Ausland D, 17.01.2022.»

Anders sieht es in den Fällen aus, in denen mutmasslich falsche Angaben über die Fahrzeuggeschichte gemacht wurden: Im Werkssystem des Herstellers steht beispielsweise der 4. April 2022 als Zulassungsdatum. Im Schweizer Fahrzeugausweis wird hingegen der 19. Juli 2022 als Datum der ersten Inverkehrsetzung angegeben. Zu einer vorherigen Zulassung im Ausland findet sich nichts.

Käufer werden getäuscht

Dabei ist klar: Ein Auto kann nicht zweimal das erste Mal in Verkehr gesetzt worden sein. Der Käufer – und damit auch die Behörden – in der Schweiz werden vom fehlbaren Direkt-

importeuer also darüber getäuscht, dass das entsprechende Fahrzeug zuvor bereits in Deutschland zugelassen worden war. Weitere Belege für Schummeleien dieser Art liegen der *Weltwoche* vor. Wobei «Schummelei» zurück-

«Schummelei» ist zurückhaltend formuliert. Juristisch liegt wohl ein Fall von Urkundenfälschung vor.

haltend formuliert ist. Juristisch liegt wohl ein Fall von Urkundenfälschung vor. In Frage kommen weiter mutmassliche Zollvergehen.

Damit wird aber nicht nur eine korrekte CO₂-Kompensation torpediert. Auch der Wettbewerb wird verzerrt. Denn Elektroautos und Hybride profitieren in Deutschland von grosszügigen Subventionen. Um in deren Genuss zu kommen, müssen die Fahrzeuge sechs (respektive ab 2023 zwölf) Monate lang in der Bundesrepublik gehalten werden. Es besteht nun der Verdacht, dass in etlichen Fällen solche Fahrzeuge pro forma in Deutschland immatrikuliert werden, um die Subventionen

einzustreichen – worauf sie dann nach Ablauf der sogenannten Mindesthaltedauer in die Schweiz exportiert werden. Die offiziellen Importeure machen das nicht – sie haben also gegenüber gewissen Direktimporteuren einen massiven Preis- und Wettbewerbsnachteil.

Erstaunliche Antworten

Diese Missbräuche können aber auch nicht im Interesse der betroffenen Staaten liegen – zumal sie die CO₂-Statistik verfälschen und die Subventionen ineffizient machen. Umso mehr erstaunen die Antworten der schweizerischen und der deutschen Behörden auf die Anfragen der *Weltwoche*. Das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg haben wir mit den konkreten Hinweisen auf Falschangaben konfrontiert. Denn den möglichen Schwindlern könnte relativ einfach das Handwerk gelegt werden, wenn das KBA den Zulassungsstatus der Fahrzeuge offenlegen würde. Es verweigert dies jedoch mit dem Hinweis auf den Datenschutz.

«Systematische Umgehungen durch Nichtangabe eines ausländischen Erstinverkehrsetzungsdatums sind uns nicht bekannt», teilt das Bundesamt für Energie (BFE) mit. «Gerne prüfen wir die von Ihnen erwähnten konkreten Daten.» Zur Frage der Wettbewerbsverzerrung sagt der Bund: «Das BFE steht mit ausländischen Behörden im Austausch und hat ausländische Behörden auch auf den Export möglicherweise subventionierter E-Fahrzeuge in die Schweiz aufmerksam gemacht.» Die Schweiz sei allerdings «nicht zuständig für den Vollzug ausländischer Subventionsregulierungen».

Sommaruga hatte kein Musikgehör

Natürlich nicht. Aber sie könnte für faireren Wettbewerb sorgen, indem sie die Mindesthaltedauer erhöht. Die auf Ende 2022 abgetretene zuständige Bundesrätin Simonetta Sommaruga hatte allerdings kein Musikgehör für dieses Anliegen, das ihr die Branche wiederholt vorbrachte. Mit ihrem Nachfolger Albert Rösti könnte sich dies ändern.

