



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Simon Bischof

2015-CE-283

Manipulation von Abgaswerten und ökologische Fahrzeugsteuer

I. Anfrage

Seit 1. Januar 2011 ist im Kanton Freiburg ein Besteuerungssystem mit ökologischer Komponente in Kraft. Ein Bonus/Malus-System, welches die Besteuerung nach Hubraum ergänzt. Fahrzeuge mit einer Energieetikette A profitieren von einem Bonus in Form einer Steuerbefreiung. Diese ist während des Jahres der Immatrikulation sowie während der zwei darauffolgenden Jahre wirksam. Fahrzeuge mit einer Energieetikette B oder C werden gemäss Grundtarif versteuert. Jene in den Kategorien D bis G oder ohne Etiketete erfahren eine Erhöhung, welche die Neutralität dieser Massnahme in Bezug auf die Finanzen des Staates gewährleistet.

Die in den USA aufgedeckten Manipulationen der Abgaswerte durch VW betreffen voraussichtlich auch die in der Schweiz verkauften Modelle. Es ist zudem nicht auszuschliessen, dass weitere Automarken betroffen sein könnten. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Manipulationen auch zu einem höheren Dieserverbrauch und damit zu einem höheren CO₂-Ausstoss führen, womit solche Fahrzeuge die A- oder B-Klassierung auf der Energieetikette verlieren würden.

Allfällige Rückforderungen müssten folglich beim Fahrzeughersteller respektive beim Importeur geltend gemacht werden, da der Käufer bzw. die Käuferin ein solches Auto gutgläubig erworben hat.

Ich stelle dem Staatsrat folgende Fragen:

1. Wird bei der Besteuerung lediglich auf die Angaben der Hersteller abgestellt, oder werden dazu eigene Messungen durch das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt vorgenommen?
2. Kann davon ausgegangen werden, dass bei einigen Fahrzeugmarken und -modellen die deklarierten CO₂-Werte nicht den realen Ausstossmengen entsprechen?
3. Wie hoch sind die zu Unrecht gewährten Rabatte aufgrund der bisher bekannten Abgasmanipulationen?
4. Welche Möglichkeiten sieht er, die betreffenden Rückforderungen geltend zu machen?
5. Hat VW durch die Manipulation gegen straf- oder zivilrechtliche Normen verstossen? Falls ja, gegen welche?
6. Sind kantonsübergreifende rechtliche Schritte geplant? Falls ja, welche, und wer leitet diese ein?

19. Oktober 2015

II. Antwort des Staatsrats

Gemäss Bundesverordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen vom 19. Juni 1995 (TGV; SR 741.511) können serienmässig hergestellte Fahrzeuge in der Schweiz angemeldet werden, wenn eine Typengenehmigung (TG) oder eine Übereinstimmungsbescheinigung der EG oder eines Drittstaates vorliegt. Die TG enthält die wichtigsten Technik-, Sicherheits- und Umweltdaten des Fahrzeugs. Diese Daten werden vom Hersteller bzw. vom Importeur ermittelt. Für den Schweizer Markt wird die TG vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geprüft.

Das Bundesamt für Energie (BFE) legt aufgrund der TG die Energieetikette eines Fahrzeugs fest. Die Klassierung wird jedes Jahr überprüft. So können zugelassene Fahrzeuge in eine tiefere Kategorie herabgestuft werden. Die Modalitäten dazu sind in der Energieverordnung des Bundes vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01) und insbesondere im Anhang 3.6 festgelegt.

Im Jahr 2013 hat der Bund die obligatorische Abgaskontrolle und Abgaswartung abgeschafft. Diese Lockerung betrifft eine sehr grosse Zahl von Fahrzeugen, nämlich alle, die mit einem On-Board-Diagnose-System (OBD) ausgerüstet sind, das die Abgase überwacht und Fehler anzeigt.

Die Manipulation der Abgaswerte durch VW wurde in den USA aufgedeckt, wo die Anforderungen bezüglich schädlichen Luftschadstoffemissionen strenger sind als in Europa. Der erste, Ende September entdeckte Betrugsfall betrifft weltweit ungefähr 11 Millionen Dieselfahrzeuge. Bei 130 000 in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen dürften im Kanton Freiburg etwa 5000 Fahrzeuge betroffen sein. Gemäss heutigem Wissensstand dürfte diese Manipulation der Stickoxidwerte (NOx) keinen Einfluss auf die Energieetikette oder die CO₂-Emissionen haben.

Der zweite, Anfang November bekannt gewordene Betrugsfall betrifft hingegen die CO₂-Emissionen einer zweiten Gruppe Fahrzeuge, die teilweise mit Benzinmotoren ausgestattet sind. Zu dieser Gruppe gehören weltweit ungefähr 1,2 Millionen Fahrzeuge. Daraus lässt sich ableiten, dass im Kanton Freiburg einige hundert Fahrzeuge betroffen sind. Dieser zweite Betrug dürfte einen Einfluss auf die Energieetiketten und damit auch auf einen allfälligen Bonus oder Malus haben, da dieser auf der Energieetikette beruht.

Der Hersteller VW bzw. sein Importeur ermittelt zusammen mit dem ASTRA die in der Schweiz zugelassenen, vom Betrug betroffenen Fahrzeuge und ihre Verteilung auf die Kantone. Die VW-Gruppe hat sich gegenüber dem Eidgenössischen Finanzdepartement dazu verpflichtet, rückwirkend allfällige Geldstrafen in Zusammenhang mit den CO₂-Emissionen zu zahlen. 18 Kantone, darunter Freiburg, berücksichtigen bei der Fahrzeugbesteuerung eine ökologische Komponente, die auf der Energieetikette und/oder den CO₂-Emissionen basiert. Der Automobil-Importeur AMAG hat angekündigt, die Kantone anstelle der Fahrzeughalter für unrechtmässige Steuerbefreiungen entschädigen zu wollen. Sobald die Resultate der Untersuchung von VW, Importeur und ASTRA bzw. BFE bekannt sind, werden Massnahmen ergriffen.

Demzufolge beantwortet der Staatsrat die gestellten Fragen wie folgt:

- 1. Wird bei der Besteuerung lediglich auf die Angaben der Hersteller abgestellt, oder werden dazu eigene Messungen durch das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt vorgenommen?*

Die Besteuerung basiert auf den Angaben der Hersteller zum Hubraum des Fahrzeugs und auf jenen des BFE zur entsprechenden Energieetikette. Das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS)

trifft keine zusätzlichen Massnahmen. Die technische Kontrolle ist in erster Linie auf die Sicherheit der Fahrzeughalterin oder des Fahrzeughalters und der Verkehrsteilnehmer ausgerichtet.

2. *Kann davon ausgegangen werden, dass bei einigen Fahrzeugmarken und -modellen die deklarierten CO₂-Werte nicht den realen Ausstossmengen entsprechen?*

Die deklarierten CO₂-Werte werden mit dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessen und liegen mehrheitlich unter den tatsächlichen Emissionen. Dies weil der Fahrzyklus diverse Zubehörfunktionen (Klimaanlage, Scheinwerfer, Scheibenwischer usw.) nicht berücksichtigt, damit die Testbedingungen für alle Fahrzeuge gleich sind. Die Europäische Union dürfte 2017 den WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) einführen, dessen Ergebnisse eher der Realität entsprechen.

3. *Wie hoch sind die zu Unrecht gewährten Rabatte aufgrund der bisher bekannten Abgasmanipulationen?*

Gemäss heutigem Wissensstand, dürften einige hundert Fahrzeuge unrechtmässig von der Motorfahrzeugsteuer befreit worden sein. Dabei handelt es sich um einen durchschnittlichen Betrag von 435 Franken/Jahr pro Fahrzeug. Die genauen Beträge können erst ermittelt werden, wenn die Resultate der laufenden Untersuchung auf Bundesebene vorliegen. Diese werden im ersten Quartal 2016 erwartet.

4. *Welche Möglichkeiten sieht er, die betreffenden Rückforderungen geltend zu machen?*

Der Schweizer VW-Importeur AMAG hat sich verpflichtet, den Kantonen mit einem Bonus/Malus-System auf der Grundlage der Energieetikette oder der CO₂-Emissionen, die tatsächlich geschuldeten Steuern zu zahlen.

Im Jahr 2015 dürften ungefähr 5500 Fahrzeuge von einer Steuerbefreiung profitieren. Bei 15 000 Fahrzeugen (Fahrzeuge der Kategorie A, die über drei Jahre alt sind, und Fahrzeuge der Kategorien B und C) hat die ökologische Komponente keinen Einfluss auf den Steuerbetrag. 157 000 Fahrzeugen wird ein Malus von 3,1 % auferlegt, um die Steuerbefreiungen zu finanzieren, was durchschnittlich 15 Franken/Jahr entspricht.

Da so viele Fahrzeuge betroffen sind und der Betrag, der den Fahrzeughaltern mit einem Malus zurückerstattet würde, so gering ist, zieht es der Staatsrat vor, die rückwirkenden Steuerbeiträge der AMAG im Rechnungsjahr 2017 für eine Reduktion des Malus-Prozentsatzes zu verwenden.

5. *Hat VW durch die Manipulation gegen straf- oder zivilrechtliche Normen verstossen? Falls ja, gegen welche?*

Die aufgedeckten Praktiken von VW sind illegal. Die verletzten Bestimmungen werden auf Bundesebene ermittelt (Bundesanwaltschaft, ASTRA und BFE).

6. *Sind kantonsübergreifende rechtliche Schritte geplant? Falls ja, welche, und wer leitet diese ein?*

Die Strafklagen werden von der Bundesanwaltschaft gesammelt.

7. Dezember 2015