

Verbrauchs-Richtlinien für Autos: EU gibt den richtigen Weg vor

Bern, Januar 2009. Sowohl das von einer Ständeratskommission vorgeschlagene Bonus-/Malus-System als auch die von Umweltschutzorganisationen ins Spiel gebrachte Idee von handelbaren Verbrauchsgutschriften sind nach Ansicht von auto-schweiz unnötig. Stattdessen soll sich die Schweiz bezüglich CO2-Emissionen von Autos an die kürzlich beschlossenen EU-Richtlinien anlehnen.

Anreizsysteme à la Bonus-Malus mögen auf den ersten Blick durchaus sinnvoll, ja sogar unabdingbar sein. auto-schweiz, die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, kritisiert aber, dass die auf dem Tisch liegenden Vorschläge bei genauerem Hinsehen und kritischer Prüfung aller Parameter bzw. der daraus abzuleitenden Konsequenzen mehr Fragen offen lassen, als sie beantworten. Ausserdem sind sie ineffizient, für die Autokäufer völlig intransparent und deshalb vollumfänglich abzulehnen.

Die 2005 vom Kanton Bern eingereichte Standesinitiative zur „Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene“ sieht vor, dass die vom Bund bei der Einfuhr von Personenwagen erhobene Automobilsteuer so angehoben wird, dass mit den zusätzlichen Mitteln Anreize zum Kauf von energieeffizienten und umweltfreundlichen Autos finanziert werden können. Die Ständeratskommission UREK hat Ende 2008 einen entsprechenden Vorschlag in die Vernehmlassung gegeben.

Zur Finanzierung des geplanten Anreiz-Systems ist vorgesehen, die Automobilsteuer von heute 4 auf 8% zu verdoppeln. Flossen also bisher aus den Autoimporten jährlich gut 300 Mio. Franken in die Bundeskasse, wären es künftig über 600 Millionen, für die der Autokäufer aufzukommen hätte. Die zusätzlich eingenommenen rund 300 Millionen Franken würden vollumfänglich für Bonuszahlungen verwendet, wobei für jedes zur Effizienzklasse A gehörende Auto ein Bonus von 3000 Franken und für jedes Kategorie-B-Fahrzeug ein solcher von 2000 Franken ausgerichtet würde. Grundlage für diese Boni soll eine erweiterte Energieetikette sein, die nach einem komplizierten und auch teuren Verfahren mit sog. „Umweltbelastungspunkten“ (UBP) auch Luftschadstoffe wie z.B. Stickoxide oder Feinstaub, aber auch das Geräusch berücksichtigt und deshalb in Umweltetikette umbenannt würde.

Nach Ansicht von auto-schweiz gaukelt das geplante System mit der Umweltetikette im Vergleich zur Energieetikette einen Fortschritt vor, der in Wirklichkeit keiner ist. Im Gegenteil: Für den Konsumenten geht die Transparenz völlig verloren, weil mit der Umweltetikette versucht wird, das relative Bewertungssystem der Energieetikette (Verhältnis des Fahrzeuggewichts zum Verbrauch) mit einem absoluten Bewertungssystem (Umweltbelastungspunkte) zu kombinieren. Das Anreizsystem

mit den vorgesehenen Boni von 3000 bzw. 2000 Franken hat aber noch weitere Nachteile. So führt es zu einer starken Marktverzerrung insbesondere bei preisgünstigeren Neufahrzeugen. Ausserdem muss bei den neueren Gebrauchtfahrzeugen eine massive Wertvernichtung erwartet werden, weil diese Autos konsequenterweise bei der Einführung eines solchen Systems eine Preiskorrektur nach unten erfahren.

Störend ist aber nicht zuletzt auch das „Geschenk“ an diejenigen Leute, die aus Budget- oder aus Umweltschutzgründen schon jetzt erwägen, ein energieeffizientes und schadstoffarmes Auto zu kaufen. Das ist zwar schön für die Betroffenen, bringt der Umwelt aber gar nichts, weil es das Umsteigeverhalten nicht beeinflusst. Mit dem von der UREK-S vorgeschlagenen System würden so allein in der Energieeffizienz-Kategorie A etwa 135 Millionen Franken (45'000 Fahrzeuge à Fr. 3000.-) ausgegeben, ohne dass dies den geringsten Effekt auf die CO₂-Emissionen hätte.

Das Fazit: Die Wirkung dürfte somit wesentlich geringer ausfallen, als es die Prognosen der Bundesverwaltung glauben machen wollen. Unter anderem auch deshalb, weil bei den Neuwagenverkäufen ohnehin bereits seit geraumer Zeit ein deutlicher Trend zu kleineren und effizienteren Fahrzeugen feststellbar ist, ein Trend, der sich mit grosser Sicherheit sogar noch akzentuieren wird.

Ablehnend steht auto-schweiz auch dem gemeinsamen Vorschlag von Greenpeace, VCS und WWF gegenüber. Dieses Bonus-/Malus-System mit handelbaren, im Preis veränderbaren Verbrauchsgutschriften – einer Art „CO₂-Aktie“ - führt zu einer Verunsicherung der Autokäufer, weil der effektive Preis, der für ein Fahrzeug bezahlt werden muss, nicht zum voraus klar feststeht. Ausserdem ist störend, dass nicht mehr der relative Verbrauch zählt, sondern der absolute; das heisst, grosse Autos werden, auch wenn sie effizient sind, mit einem Malus bestraft. Und schliesslich wird den Autokäufern nur ein Teil der Einnahmen aus dem Gutschriftenhandel zurückerstattet, der Rest fliesst in eine allgemeine Kasse.

Die Importeurenvereinigung auto-schweiz favorisiert den naheliegenden Weg, sich an die von der EU im Dezember 2008 beschlossenen Reduktionsziele anzulehnen, wobei sie sich dafür einsetzen wird, dass dem „Sonderfall Schweiz“ (Topografie, säulenpreisbedingt unterdurchschnittliche Verbreitung von Dieselaautos, hoher Allradanteil) gebührend Rechnung getragen wird. Die EU verpflichtet die Hersteller, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss (mithin den Treibstoffverbrauch) der neuen Autos bis 2015 auf 130 g/km und bis 2020 auf 95 g/km zu senken; falls die Autokonzerne die Ziele nicht erreichen, drohen Strafen. Um die aus Umweltschutzgründen zu begrüssende Modernisierung des Fahrzeugparks zu beschleunigen, macht sich auto-schweiz auch dafür stark, dass die anfallenden Strafen zur Verschrottung von über 13 Jahre alten Autos verwendet würde.

Weitere Auskünfte:

Andreas Burgener
Direktor

Tel: 031 306 65 65
E-Mail: a.burgener@auto-schweiz.ch