



Zürich, 27. Februar 2009

Oberzolldirektion  
Abteilung Zolltarif  
Monbijoustrasse 40  
3003 Bern

## **Stellungnahme der Schweizerischen Energie-Stiftung SES zur Vernehmlassung 05.309 s Standesinitiative Bern. Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene**

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Vernehmlassungseinladung vom 13. November 2008. Wir begrünnen es, dass endlich konkretere Schritte hin zu einer verbrauchsärmeren Schweizer Neuwagenflotte unternommen werden und stellen Ihnen unsere diesbezüglichen Überlegungen gerne zur Verfügung.

### Inhalt der Stellungnahme

1. Zusammenfassend halten wir fest.....	2
2. Neuwagenverbrauch in der Schweiz – Ausgangslage.....	3
3. Einschätzung der aktuellen Vorlage der UREK-S .....	4
4. Handelbare Verbrauchsgutschriften für Neuwagen.....	6
5. Vergleich UREK-S-Vernehmlassungsvorschlag mit handelbaren Verbrauchsgutschriften.....	9
6. Abschliessende Bemerkungen .....	10
7. Anhang.....	12

## 1. Zusammenfassend halten wir fest

Die Schweiz ist als Alpenland vom Klimawandel besonders betroffen, desto problematischer ist es, dass sie gleichzeitig die klimaschädlichste Neuwagenflotte in Europa besitzt. Wir würdigen zwar die bisherigen und aktuellen Anstrengungen der Politik, Wirtschaft und der AutomobilvertreterInnen, diesen Zustand zu ändern, sind aber gleichzeitig über das marginale Ergebnis enttäuscht. Für uns sind drei Elemente zentral:

- Es ist ein langfristiger Absenkungspfad zu wählen, der den klimawissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung trägt.<sup>1</sup>
- Der mehrjährige Absenkungspfad muss mit einem entsprechenden Instrumentarium zielgenau erreicht werden.
- Das Instrumentarium muss einfach, transparent und kostengünstig sein. Im Idealfall genügt eine Massnahme.

Wir stellen fest, dass der Vorentwurf der UREK-S zur Änderung des Automobilsteuergesetzes falsche Anreize setzt, kompliziert und verwaltungsaufwändig ist und für den Klimaschutz wenig bringt. Deshalb lehnen wir ihn ab. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist nicht davon auszugehen, dass die hinter verschlossenen Türen geführten Verhandlungen zwischen dem Bund und den Autoimporteuren diese Mängel wettmachen.

Wir sind überzeugt, dass handelbare Verbrauchsgutschriften für Neuwagen am erfolgversprechendsten sind. Dabei handelt es sich um ein zielgenaues, haushaltsneutrales und kostengünstiges Instrument, bei dem das Angebot und die Nachfrage die Höhe des Bonus und des Malus festlegen. Ein Absenkungspfad soll bis 2020 zu einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von höchstens 80 g/km führen. Die Gesamtbevölkerung ist analog der VOC-Abgabe umfassend am Bonus zu beteiligen. Die Obergrenze des direkten Bonus ist so zu wählen, dass Anreize zugunsten der verbrauchsärmsten Fahrzeuge geschaffen werden, ohne dass ein Anreiz zum Kauf von zusätzlichen Neuwagen entsteht.

Anstelle des aktuellen, mehrspurigen Vorgehens ist ein einheitliches, zielgenaues Instrument umzusetzen. Eine aktuelle Studie von Metron/ Ecoplan zeigt auf, dass ein solches Instrument in der Schweiz problemlos umsetzbar ist und dass hierzu die rechtlichen Grundlagen vorhanden sind. Die Absenkung ist bei diesem System markant höher (nach 10 Jahren 1.98 Mio t CO<sub>2</sub> anstelle von 0.2 Mio t CO<sub>2</sub> beim UREK-S-Vorschlag). Darüber hinaus sind die Umsetzungskosten und somit die Vermeidungskosten pro Tonne CO<sub>2</sub> sehr viel kostengünstiger als der Vorschlag der ständerätlichen Umweltkommission (nach 10 Jahren 0.84 CHF gegenüber 21 CHF).

Die Schweiz muss im Klimaschutz Nägel mit Köpfen machen und ein entsprechendes System so schnell als möglich einführen.

---

<sup>1</sup> <http://www.proclim.ch/products/IPCC07/de/IPCC2007-FullDocument.pdf>

## 2. Neuwagenverbrauch in der Schweiz – Ausgangslage

Die Schweizer Klimapolitik krankt vor allem im Treibstoffverbrauch, der direkt mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen zusammenhängt: Der Ausstoss war 2007 11.4% höher als 1990, obwohl das CO<sub>2</sub>-Gesetz eine Absenkung von 8% vorsieht. Es gibt gute Gründe, den Treibstoffverbrauch mit inländischen Massnahmen zu reduzieren:

- Die Schweiz ist als Alpenland besonders vom menschenverursachten Klimawandel betroffen und hat somit ein fundamentales Eigeninteresse, diesen zu stoppen. Gleichzeitig hatte die Schweiz 2007 die emissionsintensivste Neuwagenflotte in Europa (Ø 183g CO<sub>2</sub>/km).<sup>2</sup> Dies untergräbt nicht bloss den Klimaschutz und die klimapolitische Glaubwürdigkeit, sondern lässt auch ständig hohe Geldsummen in Öförderländer abfliessen.
- Es ist unwahrscheinlich, dass nichtindustrialisierte Länder problemgerechte Klimaschutzmassnahmen akzeptieren, solange die Industrieländer selber nicht mit gutem Beispiel vorangehen.<sup>3</sup>
- Sofern sich die Staatengemeinschaft auf ein wirkungsvolles Kyoto-Nachfolgeabkommen ab 2012 einigt, werden die CO<sub>2</sub>-Absenkungsverpflichtungen nochmals massiv zunehmen.<sup>4</sup> Dadurch dürften sich insbesondere auch ausländische Emissions-Zertifikate verteuern.

Eine verbrauchsärmere Neuwagenflotte ist nicht nur eine effiziente und billige Möglichkeit, den Treibstoffverbrauch massiv zu senken, sondern schränkt überdies die Fahrleistung nicht ein. Entsprechend hat das BFE im Auftrag des Bundesrates die Autoimporteure (auto-schweiz) bereits 1996 in die Pflicht genommen und zwischen 2002 und 2008 haben dieselben Akteure auf freiwilliger Basis Massnahmen beschlossen, welche aber leider nicht zielführend waren.<sup>5</sup>

Die Behörden und Politik haben das Problem und die Chancen bei deren Behebung erkannt. Unverständlich ist hingegen, dass das Ziel auf verschiedenen Wegen erreicht werden soll:

- durch eine allgemeine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer und gleichzeitiger Ausschüttung an bestimmte Fahrzeuge (Bonus-Malus-Vorschlag der UREK-S)
- durch eine weitere Vereinbarung zwischen dem BFE und auto-schweiz, über deren Inhalt hinter verschlossenen Türen verhandelt wird

---

<sup>2</sup> <http://www.bfe.admin.ch/energie/00588/00589/00644/index.html?lang=de&msg-id=18767>  
<http://www.transportenvironment.org/>

<sup>3</sup> bspw: <http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/0,1518,523415,00.html>

<sup>4</sup> Um eine gefährliche globale Erwärmung von mehr als 2 Grad zu verhindern, zeigen die wissenschaftlichen Erkenntnisse des IPCC, dass global mindestens eine THG-Absenkung bis 2050 von 50% gegenüber 1990 erforderlich ist. <http://www.ipcc.ch/pdf/reports-nonUN-translations/deutch/IPCC2007-WG3.pdf>

<sup>5</sup> Gemäss der Vereinbarung vom 19.2.02 müsste der durchschnittliche Verbrauch im Jahre 2008 bei 6.4 l/100 km liegen. Tatsächlich lag er ein Jahr zuvor bei 7.43 l.

- durch bereits umgesetzte Massnahmen wie der Energieetikette und die Förderung von Agrotreibstoffen, die bei weitem nicht zielführend waren.

Diese Verzettelung, um ein klar definiertes Ziel zu erreichen, macht keinen Sinn, umso mehr, dass EINE Massnahme genügt, sofern sie ZIELGENAU ist. Handelbare Verbrauchsgutschriften sind ein solches Instrument. Ein solches wurde bereits 2001 untersucht und schnitt bezüglich Zielgenauigkeit gegenüber anderen Instrumenten am besten ab.<sup>6</sup>

### 3. Einschätzung der aktuellen Vorlage der UREK-S

Das nun vorgeschlagene Bonus-System lehnen wir aus folgenden Gründen ab:

#### Generelle Ausgestaltung

- Das System bringt bei hohen Kosten viel zu wenig CO<sub>2</sub>-Reduktion und ist daher höchst ineffizient.

Die erwartete Reduktion beträgt ab dem zehnten Jahr nach der Einführung ca. 200'000 Tonnen pro Jahr. Dies bei einer erforderlichen Reduktion im Verkehrsbereich von 7 Mio t bis 2020. Vermutlich wird die Reduktion noch bescheidener, da der Bonusbetrag beim Autokauf wohl häufig umgehend wieder "in mehr Auto" (Zusätze wie Schiebedach, etc. die das Auto schwerer werden lassen → Folge mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoss) investiert wird.

Die durch die KonsumentInnen zu tragenden „Umverteilungs-Kosten“ sind angesichts der viel zu bescheidenen bis marginalen Wirkung, mit jährlich gut CHF 350 Mio viel zu hoch.

- Mit dem Bonus werden „die Falschen“ belohnt (Mitnahmeeffekte).

Der Löwenanteil der Bonuszahlungen wird an AutokundInnen gehen, die auch ohne den Bonus genau das gleiche Auto gekauft hätten. Damit werden namhafte Finanzmittel ohne Lenkungseffekt für den Neuwagenkauf quasi verschenkt. Zudem werden kleine, relativ billige Autos prozentual erheblich vergünstigt. Dies schafft einen Kaufanreiz, für Leute die ohne den Bonus gar kein (Zweit-)Auto gekauft hätten.

- Der Bonus darf nicht nur an die AutomobilistInnen gehen.

Von den Geldern welche durch die Erhöhung der Automobilsteuer von 4 auf 8

---

<sup>6</sup> „Aufgrund der umfassenden Evaluation schlagen wir ein Zertifikats-Modell als ideales Instrument für die zukünftige Umsetzung der VAT (Verordnung Absenkung Treibstoffverbrauch) vor. Dieses Instrument entspricht den Zielsetzungen gemäss VAT am besten und weist einen hohen Zielerreichungsgrad auf.“ Instrumente zur Absenkung des spezifischen Treibstoffverbrauchs von Personenwagen, INFRAS/Metron, im Auftrag des BFE, Februar 2001, Z-5; downloaden unter [http://www.bfe.admin.ch/themen/00526/00535/index.html?lang=de&dossier\\_id=00819](http://www.bfe.admin.ch/themen/00526/00535/index.html?lang=de&dossier_id=00819)

Prozent anfallen, sollten auch NichtautomobilistInnen (öV-NutzerInnen; Velofahrenden etc.) profitieren können. Einen Bonus ausschliesslich zu Gunsten der AutomobilistInnen lehnen wir ab. Der Bonus muss zumindest teilweise – analog der VOC-Lenkungsabgabe – an die Gesamtbevölkerung rückerstattet werden.

- Wir lehnen ein System ohne richtigen Malus ab. Der Malus muss von den Modellen mit zu hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss finanziert werden.

Die Umlegung des Malus (Erhöhung der Steuer generell um 4%) auf alle Autos ist unsinnig. Damit werden auch umweltschonendere Fahrzeuge wie z.B. sparsame Hybridmodelle und viele CO<sub>2</sub>-arme Kleinautos in einem ersten Schritt mit 4% Mehrsteuer bestraft. Im zweiten Schritt werden diese Fahrzeuge dann mit einem Bonus gefördert. Es resultiert also eine Bonus-Verminderung oder unter Umständen sogar ein Negativ-Bonus.

- Das System mit den fünf Bonusstufen ist viel zu kompliziert.

Die zwei von einander unabhängigen Bonusarten *Effizienz- und Umweltbonus* und die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten machen das System für die KonsumentInnen kompliziert und schwer nachvollziehbar. Die Förderung von grossen Modellen mit sehr hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss mit einem Effizienzbonus widerspricht dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion (vgl. Punkt 2)

### **Bindung des Bonus an die EnergieEtikette**

Wir lehnen ein Bonus-System mit Bindung an die heutige EnergieEtikette (EE) ab. Der vorgesehene Effizienzbonus führt zu geradezu grotesken Situationen.

So würden grosse Limousinen und Geländewagen mit CO<sub>2</sub>-Werten zwischen 180 und 220 Gramm pro Kilometer mit Bonusbeträgen von CHF 800 und 1800 gefördert und viele Kleinwagen mit CO<sub>2</sub>-Werten von 140 bis 160 g/km erhielten keinen Effizienzbonus.

### **Beispiele EnergieEtikette A; Bonus CHF 1'800.-:**

BMW 325d Cabriolet Preis: 69'600.- CO<sub>2</sub>: 164g/km

Ford Galaxy Preis: 55'700.- CO<sub>2</sub>: 165g/km

VW Sharan Preis: 51'400.- CO<sub>2</sub>: 181g/km

### **Beispiele EnergieEtikette B; Bonus CHF 800.-:**

Lexus LS 600h 5.0 V8 Preis: 159'500.- CO<sub>2</sub>: 219g/km

Kia Carnival Preis: 40'950.- CO<sub>2</sub>: 206g/km

Land Rover Freelander Preis: 63'000.- CO<sub>2</sub>: 194g/km

BMW 730d Preis: 103'900.- CO<sub>2</sub>: 192g/km

## **Die Umweltetikette ist in der vorgeschlagenen Form nicht akzeptabel**

Die Umweltetikette ist zwar nicht direkter Gegenstand der Vernehmlassung. Weil sie aber die Basis für das Bonus-System darstellt, scheint es angebracht hier kurz Stellung zu beziehen.

Eine künftige Umweltetikette für die Schweiz soll die Energieetikette mit den Energieeffizienzklassen ablösen. Stattdessen sind Umweltbelastungsklassen zu bilden. Eine Umweltetikette darf keine Berücksichtigung der relativen Energieeffizienz aufweisen, welche auf einem relativen System beruht (relatives System = der Treibstoffverbrauch wird in Relation zum Fahrzeuggewicht gesetzt). Dies führt zu den in Kapitel 2 aufgezeigten grotesken Situationen. Es kann nicht sein, dass grosse schwere Limousinen und Offroader mit einer Umweltetikette A oder B ausgezeichnet werden.

Im vorliegenden Vorschlag würde die Umweltbelastung, dargestellt mit den Umweltbelastungspunkten, nur auf der grossen Etikette die am Verkaufspunkt am Auto angebracht sein muss, sichtbar sein. In Inseraten und Prospekten wird dann (wie schon heute bei der EnergieEtikette) „nur noch“ mit der Farb- und Buchstabenabstufung (A bis G) geworben. Auf diese Weise bekäme beispielsweise der Jeep-Geländewagen die Umweltetikette „B“. Das lehnen wir ab.

Wird die Klasseneinteilung zu wenig oft aktualisiert und aufgrund angebotener statt zugelassener Typen erstellt, dürften zu viele Fahrzeuge in den förderungswürdigen Klassen A und B landen. Deshalb fusst das untenstehend vorgeschlagene Gutschriftensystem auf den absoluten Angaben zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen und könnte im Prinzip ebenfalls auf Basis der absoluten Umweltbelastungsklassen aufgebaut werden.

## **4. Handelbare Verbrauchsgutschriften für Neuwagen**

Die Planungsbüros Metron und Ecoplan veröffentlichten im Januar 2009 im Auftrag von Greenpeace Schweiz die Studie ‚Handelbare Verbrauchsgutschriften für Neuwagen – Mehr Klimaschutz dank zielgenauem Bonus-Malus‘<sup>7</sup>. Die Studie zeigt auf, dass ein EINZELNES marktwirtschaftliches, staatsquotenneutrales und erst noch viel kostengünstigeres Instrument als der UREK-S-Vorschlag umgesetzt werden kann, um den durchschnittlichen Neuwagenverbrauch zielgenau zu senken.

Das Instrument setzt auf handelbare Verbrauchsgutschriften für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss von neu zugelassenen Personenwagen. Als Emissionsstandard wird ein bestimmter CO<sub>2</sub>-Ausstoss in g/km festgelegt, der von der gesamten Neuwagenflotte im Durchschnitt erreicht werden muss und alljährlich gesenkt wird. Falls ein neu immatrikuliertes Fahrzeug den Standard im entsprechenden Jahr unterschreitet

---

<sup>7</sup>[http://www.greenpeace.ch/fileadmin/user\\_upload/Downloads/de/Verkehr/2009\\_Stu\\_treibstoffzertifikate\\_d.pdf](http://www.greenpeace.ch/fileadmin/user_upload/Downloads/de/Verkehr/2009_Stu_treibstoffzertifikate_d.pdf)

(bspw. um 10 g) erhält der Käufer für 10 g Gutschriften. Diese kann er an jemandem verkaufen, dessen Neuwagen den Standard um 10 g überschreitet. Für die Ausstellung (sparsames Fahrzeug), Einziehen und Entwerten der Gutschriften (verbrauchsstarkes Fahrzeug) eignen sich am besten die kantonalen Motorfahrzeugkontrollen. Für den Gutschriftenhandel genügt eine elektronische Plattform, auf der vor allem die AutohändlerInnen aktiv wären, in dem sie von Zeit zu Zeit Gutschriftenüberschüsse verkaufen, respektive Unterdeckungen erwerben. Der auf diese Weise vom Markt gebildete Bonus-, respektive Malus, fliesst in den Endverkaufspreis des Fahrzeuges ein. Beim Autokauf ändert sich abgesehen vom Neuwagenpreis nichts, und dieser gibt einen Anreiz, ein möglichst verbrauchsarmes Auto zu erwerben. Erleichtert wird dies dadurch, dass bereits heute in allen Marktsegmenten eine breite Fahrzeugpalette besteht, die sich beim Treibstoffverbrauch deutlich unterscheidet, jedoch kaum im Komfort. Aufgrund der Reaktionen der Neuwagenkäufer wird auch angebotsseitig ein Anreiz geschaffen, das Sortiment möglichst um verbrauchsgünstige Modelle zu erweitern bzw. Komfort statt Leistung zu betonen.

Das Modell ist flexibel und einfach in der Handhabung und bewirkt eine jährlich zehnmal höhere CO<sub>2</sub>-Vermeidung als der UREK-S-Vorschlag, und dies erst noch bei extrem tiefen CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten.

### **Voraussetzungen für das Funktionieren des Instruments**

Eine gesetzliche Grundlage, welche die Einführung handelbarer Verbrauchsgutschriften ermöglicht. Diese ist mit Art. 8 Abs. 4 des Energiegesetzes (EnG) bereits vorhanden.<sup>8</sup> → Siehe Studie Kap. 5.3.

Ein über mehrere Jahre geltender CO<sub>2</sub>-Absenkungspfad für Neuwagen, der durch den Bund bestimmt wird. Dieser ist dank der von beiden Räten angenommenen Motion UREK-N (07.3004) bereits vorhanden. Die Motion beauftragt den Bundesrat, sich ab 2012 an den Verbrauchszielen der EU zu orientieren. → Kap. 2.6.

Vergleichsgrößen für die einzelnen Neuwagentypen. Diese sind mit den standardisierten Verfahren<sup>9</sup> bereits vorhanden und werden in g CO<sub>2</sub>/km ausgedrückt. → Kap. 4.2.

Die einmalige Errichtung eines zentralen elektronischen Gutschriftenregisters, bestehend aus einem Eigentümer- und einem Zertifikateregister. Im Zertifikateregister werden alle bestehenden Gutschriften erfasst, die durch den Kauf eines verbrauchsarmen Fahrzeuges entstanden sind und noch nicht für den Kauf eines verbrauchsintensiven Fahrzeuges eingesetzt wurden. Die Eigentumsrechte sind beim Eigentümerregister vermerkt. Die Aufbaukosten dafür belaufen sich auf einmalige 0.5 Mio CHF. → Kap. 5.4.1.; Kap 5.4.3.

---

<sup>8</sup> „Der Bundesrat kann anstelle von Anforderungen für das Inverkehr bringen marktwirtschaftliche Instrumente einführen.“ Dabei berücksichtigt er „internationale Normen und Empfehlungen anerkannter Fachorganisationen“ (Art. 8 Abs. 5 EnG).

<sup>9</sup> Messzyklus der Richtlinie 80/1268/EWG

-Ein einwandfrei funktionierender Markt: Angesichts vergleichbarer Märkte (SO<sub>2</sub>-Markt in den USA) und der Marktgrösse gehen die Autoren der Studie davon aus, dass sich von alleine ein Markt etablieren wird, der für tiefe Transaktionskosten sorgt (geschätzter Aufwand für alle Marktteilnehmer ca. 2 Mio CHF/Jahr). Vom Staat vertraglich verpflichtete Marktmacher braucht es dann, wenn ein Teil der Gutschriften anderweitig verwendet wird, etwa indem die Gesamtbevölkerung davon profitieren soll.

Weil sich sämtliche AutohändlerInnen auf einen veränderten Wettbewerb einstellen müssen, ist davon auszugehen, dass sie den Gewinn aus der Gutschriftenzuteilung (verbrauchsarmes Fahrzeug), respektive den Verlust beim Einbringen von Gutschriften (verbrauchintensives Fahrzeug) in den Kaufpreis mit einbeziehen und somit stellvertretend für die AutokäuferInnen die Hauptakteure im Gutschriftenmarkt sind. Dadurch werden sie nur von Zeit zu Zeit mit Nettopositionen handeln müssen, d.h. Überschüsse anbieten oder einen Nettobedarf kaufen. → Kap. 5.4.1.

## **Weitere Vorteile eines zielgenauen Bonus-Malus**

### Weniger Erdölabhängigkeit

Erfolgreicher Klimaschutz heisst vor allem, den Verbrauch fossiler Energieträger zu senken. Bedingt durch Peak Oil ist ein rascher und kompletter struktureller Umbau unserer Energieversorgung so oder so notwendig. Tatsächlich reduziert sich der Treibstoffkonsum dank handelbaren Verbrauchsgutschriften im 12. Jahr nach Einführung der Massnahme um beinahe 0.8 Mia. Liter. → Kap. 6.5.

### Mehr Verkehrssicherheit

Es kann mit einer erhöhten Verkehrssicherheit gerechnet werden, da die Massnahme unweigerlich zu kleineren Motoren und Autos führt. Dies erhöht die Verkehrssicherheit auf die übrigen Verkehrsträger (FussgängerInnen, Rad-, Mofa, MotorradfahrerInnen) und auf PW-Insassen bei Selbstunfällen. Kleinere Motoren wirken bei PW-Insassen bei Mehrfahrzeugunfällen sicherheitsverstärkend, die kleineren Fahrzeuge hingegen sicherheitsvermindernd. Für das Gesamtergebnis ist es sehr wahrscheinlich, dass die positiven Zusammenhänge diesen einzigen negativen Zusammenhang mindestens zu kompensieren vermögen. → Kap. 6.8.

### Vorreiterrolle

Nachdem die Schweiz in den letzten Jahren wegen ihrem klimapolitischen Krebsgang sehr viel Glaubwürdigkeit verspielt hat, könnte sie mit diesem Instrument wieder an frühere Pioniertaten anschliessen (Katalysatorenpflicht und LSVA). Mit der Festlegung eines 2020-Zieles bei höchstens 80 g CO<sub>2</sub>/km, eines entsprechenden Absenkungspfades und dem Einführen von handelbaren Verbrauchsgutschriften für die exakte Zielerreichung übernehme die Schweiz eine Vorreiterrolle, die von der EU durchaus kopiert werden könnte. Dort stehen in wenigen Jahren die definitiven 2020-Ziele und die entsprechenden Instrumente zur Debatte. Ein zielgenauer Bonus-Malus kann auch im EU-Raum umgesetzt werden.

### Belohnung von Nichtmotorisierten

Der Bonus an Käufer überdurchschnittlich sparsamer Fahrzeuge muss auf beispielsweise 2'000 CHF begrenzt werden, auf jeden Fall soviel, damit kein Anreiz zum Kauf zusätzlicher Fahrzeuge entsteht. Der überschüssige Bonus muss an die Gesamtbevölkerung ausgeschüttet werden. Damit wird nicht bloss die Staatsquotenneutralität gewährt, sondern es werden auch diejenigen Leute belohnt, die über kein eigenes Motorfahrzeug verfügen. → Kap. 7.1

### KonsumentInnenfreundlich

Bei einem Absenkungspfad der zu durchschnittlich 80 g/ km im Jahre 2020 führt, rechnet die Studie mit einem Gutschriftenpreis von 100 CHF pro Gramm CO<sub>2</sub> → Kap. 6.3. Gleichzeitig sinkt der Neuwagen-Preis pro g/km weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss durchschnittlich um CHF 470. Ein durchschnittlicher Neuwagen wird 4'200 CHF billiger → Kap. 6.4.

Ausserdem sparen die KonsumentInnen während des Betriebes dank tieferen Treibstoffkosten. Nach zehn Jahren müssten alleine dank dem Instrument 291 Mio CHF weniger für Treibstoffe ausgegeben werden. Bei einer 10-jährigen Betriebszeit eines Wagens können 700 – 1'000 CHF eingespart werden. Für ein im Jahr 2020 gekauftes Auto steigen die Einsparungen auf grob geschätzte 6'000 bis 8'000 CHF. → Kap. 6.5

### Exakte Mengensteuerung bei weiteren Klimaschutzzielen

Kapitel 8 legt dar, in welchen Bereichen ein Gutschriftenhandel ebenfalls zielgenau eingesetzt werden kann. Interessant sind vor allem Modelle, die wie bei der Alpentransitbörse zu einer Mengensteuerung führen. So kann eine zielführende CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen oder insgesamt eine Steuerung des Ölverbrauchs, bis hin zu einer gesamtschweizerischen Treibhausgassteuerung auf dieser Grundlage zielgenau und haushaltsneutral erreicht werden. Bei all diesen Massnahmen profitieren diejenigen, welche unterdurchschnittlich zum Problem beitragen und bezahlen diejenigen, welche überdurchschnittlich viel Treibhausgase emittieren.

Handelbare Verbrauchsgutschriften bei Neuwagen als ersten Schritt bringen Erfahrungen, die bei zusätzlichem und weitergehendem Klimaschutz eingebracht werden müssen. → Kap. 8

## **5. Vergleich UREK-S-Vernehmlassungsvorschlag mit handelbaren Verbrauchsgutschriften**

Die Metron-/Ecoplan-Studie untersucht einen Absenkungspfad, der bis 2020 zu einem maximalen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 80 g/km führt. Dies ist

aufgrund der Erkenntnisse aus der Klimawissenschaft eine absolute Notwendigkeit und müsste bei weitergehenden Forschungsergebnissen oder einer Zunahme von Motorfahrzeugen allenfalls noch weiter nach unten angepasst werden. Die Umsetzung ist dank technischen Fortschritten und dank leichteren und minder motorisierten Fahrzeugen möglich. Im Gegensatz zum UREK-S-Vorschlag sind die Ziele mit handelbaren Gutschriften exakt und bei weitem kostengünstiger erreichbar, wie die folgenden Schlüsselzahlen zeigen (siehe auch Anhang und Kap. 6.5 und 6.7 der Studie):

- In den letzten Jahren nahm der Neuwagenverbrauch im Jahresdurchschnitt um 1.4% ab. Wenn diese sogenannte autonome Absenkung weitergeht, beträgt der CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Neuwagenkilometer im Jahre 2020 ca. 150 g. Der UREK-S-Vorschlag dürfte diesen um 5 g/km auf 145 g/km drücken. Handelbare Verbrauchsgutschriften können hingegen zielgenau zu jedem möglichen Ziel führen, so auch zu einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 80 g/km im Jahre 2020.
- Bei zehn Verkaufsjahrgängen à 280'000 Fahrzeuge beträgt der CO<sub>2</sub>-Ausstoss im ersten Jahr ca. 8.34 Mio. t. Dank der autonomen Absenkung liegt dieser 2020 schliesslich bei 7.16 Mio. t (-1.18 Mio. t). Die Umsetzung des UREK-S-Vorschlages bringt zusätzlich -0.2 Mio. t. Handelbare Verbrauchsgutschriften drücken den Ausstoss im Jahre 2020 auf 5.18 Mio. t (1.78 Mio. t weniger als UREK-S; 1.98 Mio. t weniger als bei der autonomen Absenkung).
- Der Treibstoffverbrauch sinkt im selben Ausmass (Ausgangslage: 3.34 Mia. l; autonome Absenkung 2020: 2.86 Mia. l; UREK-S 2020: 2.78 Mia. l; Handelbare Verbrauchsgutschriften 2020: 2.07 Mia. l).
- Im 10. Jahr nach der Instrumenteneinführung liegt die Massnahmeneffizienz (Vermeidungskosten für eine t CO<sub>2</sub>) bei handelbaren Gutschriften bei unter einem CHF/ t. Die Gründe liegen bei den hohen CO<sub>2</sub>-Einsparungen und den tiefen Vollzugskosten von 2 Mio. CHF. Bei der UREK-S liegen die Kosten pro Tonne bei immer noch 21 CHF/ t CO<sub>2</sub> (200'000 t CO<sub>2</sub> / 4.2 Mio. CHF Vollzugskosten).

## 6. Abschliessende Bemerkungen

Weitgehende Massnahmen im Klimaschutz sind nötig, damit unumkehrbare, selbstverstärkende Prozesse vermieden werden. Der Vorschlag der UREK-S, auch wenn er eine gewisse CO<sub>2</sub>-Absenkung bringt, würde gleichzeitig klimawissenschaftlich erhärtete Absenkungsnotwendigkeiten auf Jahre hinaus blockieren, womit wertvolle Zeit verstreichen würde. Ein glaubwürdiger, wirkungsvoller Klimaschutz muss mindestens diejenigen Notwendigkeiten umsetzen, die dem kleinsten gemeinsamen klimawissenschaftlichen Nenner entsprechen (IPCC), nämlich, dass spätestens ab 2015 die globalen Treibhausgasemissionen zurückgehen und die Industrieländer bis 2020 ihren Ausstoss um 25-40% und bis

2050 um 80-95% reduzieren (gegenüber 1990), wenn die globale Erwärmung höchstens 2 bis 2.4 Grad C betragen soll.

Auch im Verkehrsbereich muss demzufolge bis 2020 zwingend eine Reduktion gegenüber 1990 von 40% oder 7 Mio. t CO<sub>2</sub> Realität werden, falls die Erwärmung unterhalb von 2 Grad C stabilisiert werden soll, wie dies auch der Bundesrat als Ziel verfolgt. Dies ist dank verbrauchsärmeren Fahrzeugen und weniger gefahrenen Kilometern machbar ist. Handelbare Verbrauchsgutschriften, die zu einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von höchstens 80 g/ km im Jahre 2020 führen sind hierzu ein wichtiger, aber nicht der einzige Schritt in die richtige Richtung.

Eine verbrauchsärmere Fahrzeugflotte gemäss diesem Vorschlag belastet die KonsumentInnen finanziell viel weniger als die heutige Flotte (kostengünstigere Fahrzeuge, weniger Treibstoffkosten). Die Politik muss sicherstellen, dass dies nicht dazu führt, dass die eingesparten Gelder wiederum zugunsten zusätzlicher Mobilität eingesetzt werden. Dies ist möglich, indem der Bonus pro überdurchschnittlich verbraucharmes Fahrzeug beispielsweise auf CHF 2'000 beschränkt wird und damit zu wenig Anreiz bietet, um bloss wegen dem Bonus ein Neufahrzeug zu erwerben. Wie bei sämtlichen wirkungsvollen Klimaschutzmassnahmen muss auch hier verhindert werden, dass die eingesparten Mittel nicht zu weiterem, klimaschädlichem Konsum animieren, etwa indem mit weniger Verbrauch weiter gefahren wird – Stichwort: Verhinderung eines Reboundeffekts. Hierzu drängt sich die Einführung einer zielgenauen CO<sub>2</sub>-Abgabe auf, die den Treibstoffverbrauch insgesamt auf einer ähnlichen Basis wie dem hier vorgestellten Modell steuern kann.

Wir bitten Sie, unsere Ausführungen zu berücksichtigen und die Vorlage in dem Sinne anzupassen.

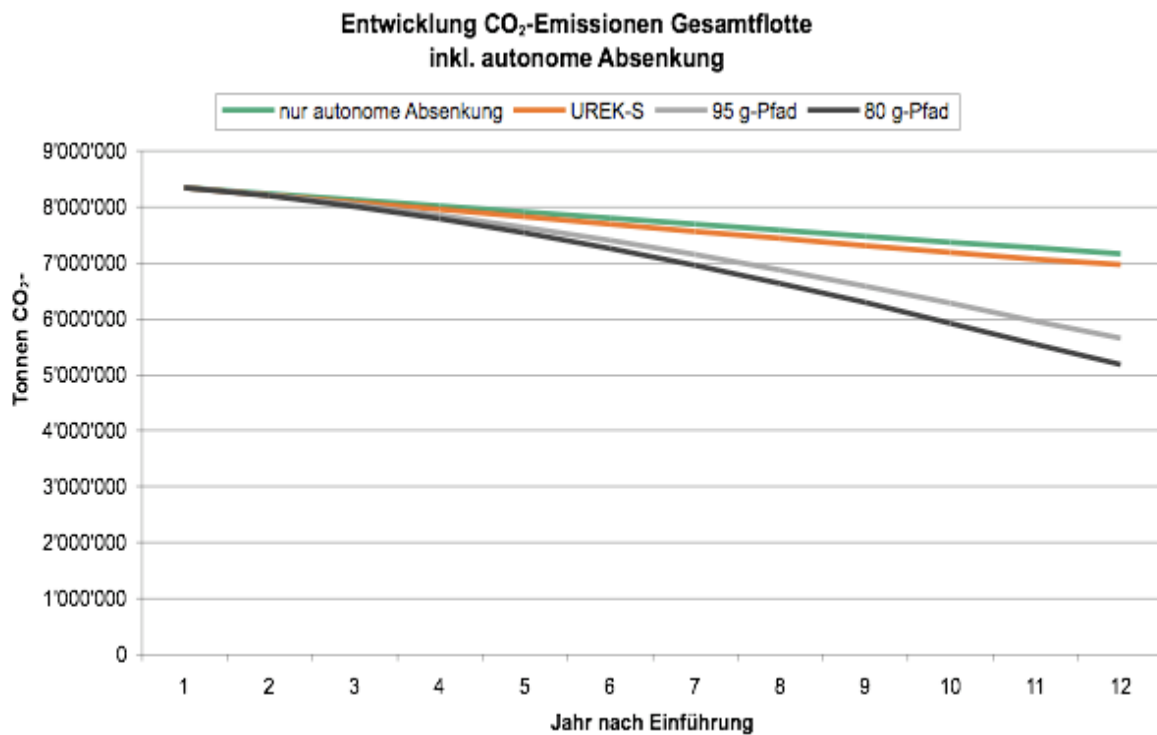
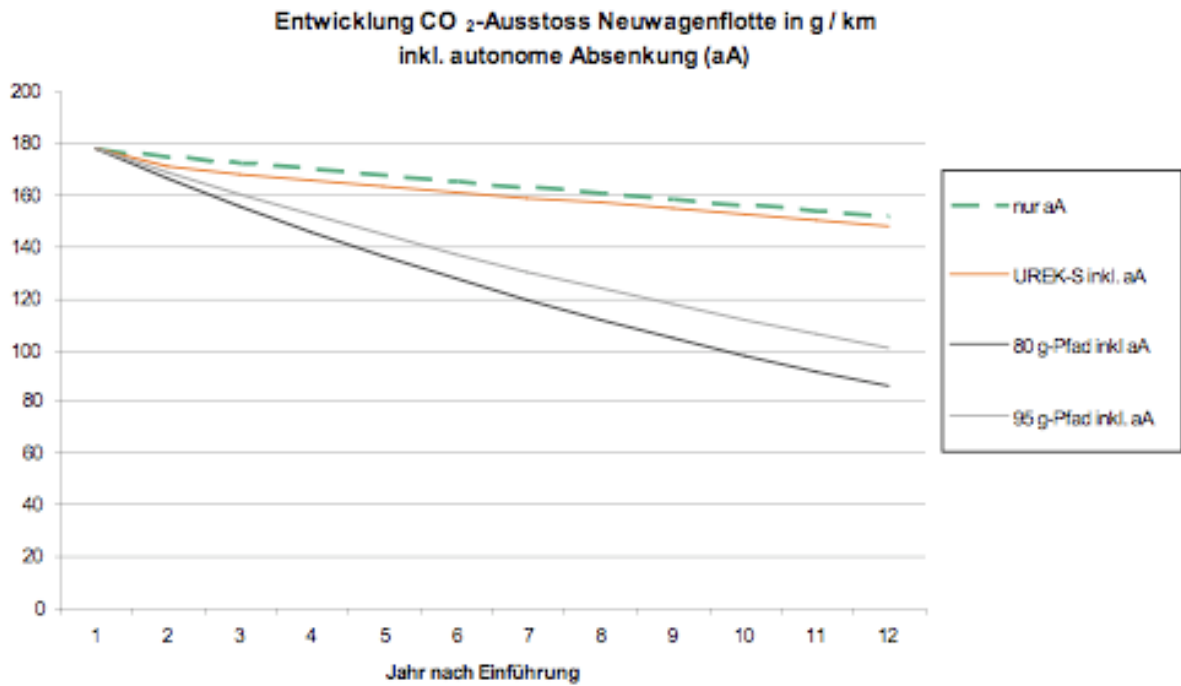
Besten Dank für die Bemühungen und  
mit freundlichen Grüssen



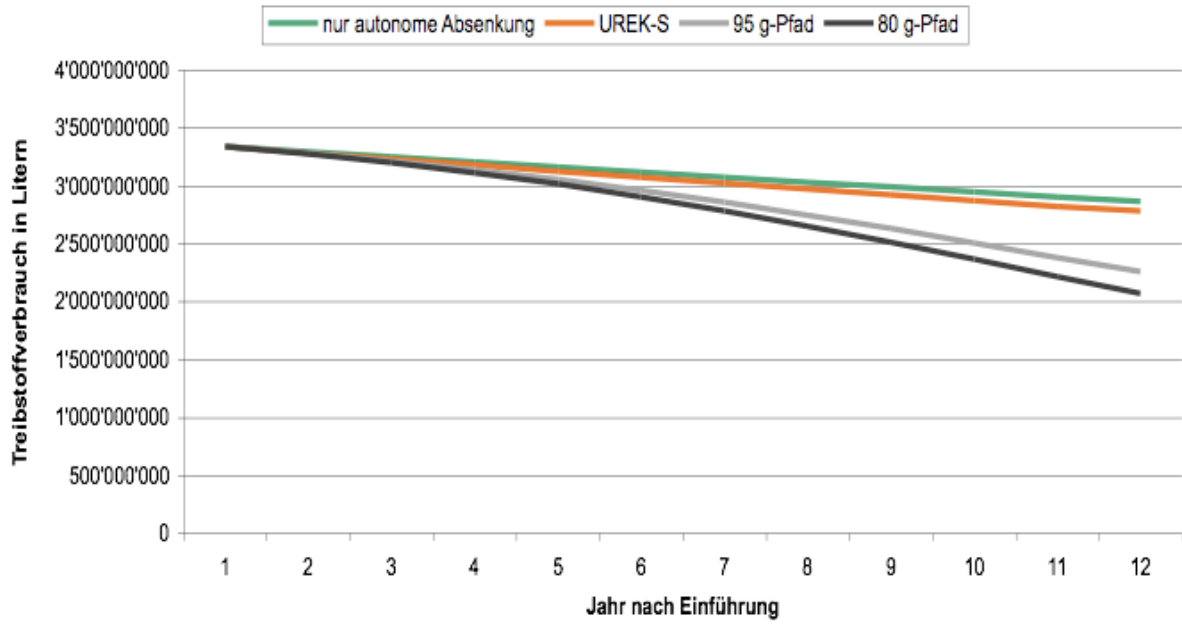
Bernhard Piller  
Projektleiter

Zürich, 27. Februar 2009

## 7. Anhang



### Entwicklung Treibstoffverbrauch Gesamtflotte inkl. autonome Absenkung



### Massnahmeneffizienz

