Zeitschrift: Energeia : Newsletter des Bundesamtes für Energie
Herausgeber: Bundesamt für Energie
Band: - (2008)
Heft: 1

Artikel: Tempo machen mit sauberen Autos
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-639013

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 24.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Tempo machen mit sauberen Autos

INTERNET

Energieetikette
www.energieetikette.ch

Energieeffiziente Mobilität und Fahrzeuge im Programm EnergieSchweiz:
www.bfe.admin.ch/energie/00576/index.html?lang=de

auto-schweiz
www.auto-schweiz.ch

In der Schweiz sind mehrere Projekte in der Pipeline, um die Autofahrer zum Kauf von sparsameren Fahrzeugen zu bewegen. Bis 2010 sollen Lenkungsabgaben eingeführt werden, mit dem Ziel, den Treibstoffverbrauch und die Treibhausgasemissionen deutlich zu senken.

Schweizer Autofahrer geben gerne Gas, und dies mit Vorliebe in schweren, leistungsstarken Fahrzeugen. Eine Tatsache, die nicht ohne Folgen für die Umwelt bleibt: So schneidet die Schweiz gemäss einer kürzlich vom Bundesamt für Energie (BFE) herausgegebenen Studie innerhalb Europas (EU-15) beim Treibstoffverbrauch der Personen- und Neuwagenflotte trotz Anstrengungen der Automobil-Importeure auto-schweiz schlecht ab. Deutlich verfehlt hat die Schweiz zudem den zwischen dem Bund und auto-schweiz vereinbarten Zielwert für 2006 beim Treibstoffverbrauch. An das angestrebte Reduktionsziel dieser freiwilligen Vereinbarung von 6,4 Litern pro 100 Kilometer bis im Jahr 2008 glaubt wohl niemand mehr.

«FÜR DEN KONSUMENTEN SOLL ES SICH LOHNEN, EIN ENERGIEEFFIZIENTES UND EMISSIONSARMES FAHRZEUG ZU KAUFEN.» THOMAS VOLKEN, SEKTION ENERGIEPOLITIK IM BFE.

Umgekehrte Vorzeichen

Im Dilemma steckt die Schweiz auch mit den Kyoto-Zielen, wo sie sich verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen bis 2010 um 8 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Für Treibstoffe bedeutet dies gemäss CO_2-Gesetz ein Reduktionsziel von ebenfalls minus acht Prozent – in der Realität sind die Vorzeichen jedoch genau umgekehrt: So weisen Berechnungen darauf hin, dass die CO_2-Emissionen aus Treibstoffen gegenüber 1990 um 7,9 Prozent zunehmen werden.

Was also tun, um Gegensteuer zu geben? Neben freiwilligen Instrumenten gebe es die Möglichkeit von finanziellen Anreizen und Vorschriften – oder einer Kombination von beiden, sagt Thomas Volken von der Sektion Energiepolitik im BFE. Klar in Richtung Vorschriften geht die EU: So müssen Hersteller den CO_2-Ausstoss der in der EU verkauften Neuwagen bis 2012 auf 120 Gramm pro Kilometer senken.

Weg über Anreize

Wie dieses Ziel erreicht werden soll, ist angesichts der harschen Kritik aus der Autobranche, vor allem in Deutschland, noch nicht klar. Vorschriften seien schwierig umzusetzen, sagt Volken. Für die Schweiz stehen deshalb finanzielle Anreize im Vordergrund. Dabei solle es sich «für den Konsumenten lohnen, ein energieeffizientes und emissionsarmes Fahrzeug zu kaufen». Denkbar sind drei Vollzugsmodelle, die im Sinne einer Auslegeordnung in einen Bericht an die ständerätliche Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-S) eingeflossen sind: Neben einer Differenzierung der Autosteuer sind dies ein reines Bonus- und ein Bonus-Malus-Modell.

Bei der Differenzierung der Autosteuer kann der Bund als einzigen Hebel bei der Importsteuer ansetzen, welche einmalig bei der Einfuhr des entsprechenden Personenwagens erhoben wird – heute konstant zu einem Satz von vier Prozent des Importwerts, also dem Betrag, welcher der Importeur dem Lieferanten bezahlen muss. Im Sinne einer Differenzierung wäre es nun denkbar, den Steuersatz auf maximal acht Prozent für jene Autos zu erhöhen, welche ineffizient sind und die Umwelt am meisten belasten. Energieeffiziente und saubere Fahrzeuge würden dagegen mit einem reduzierten Steuersatz belastet, bis hin zu einer gänzlichen Steuerbefreiung. Einen Schritt weiter geht das Bonus-Modell, wonach Käufer von besonders effizienten und emissionsarmen Fahrzeugen belohnt werden. Finanziert wird dieser Bonus über eine generelle Erhöhung der Automobilsteuer auf acht Prozent. Es sind also alle importierten Personenwagen davon betroffen, auch bonusberechtigte Fahrzeuge – deshalb wird in diesem Zusammenhang auch von einem «unechten» Malus gesprochen.

Bonus-Malus wirkt am besten

Grundsätzlich anders ist das Bonus-Malus-Modell: Hier bekommt der Neuwagenkäufer entweder einen Bonus ausbezahlt oder muss einen Malus einzahlen. Finanziert wird die Auszahlung in diesem Fall nicht über die Automobilsteuer, sondern über den Malus, welche Käufer von ineffizienten und umweltbelastenden Autos berappen müssen. Ein solches Instrument würde laut Volken die CO_2-Emissionen am stärksten verringern. «Anfänglich unterschätzt wurde jedoch der Aufwand, das Geld einzutreiben», räumt der BFE-Experte ein. Betreibungen und Zahlungsausfälle machten sich im Vollzugsaufwand bemerkbar. Erheblich weniger aufwändig im Vollzug, jedoch auch weniger effizient bei der CO_2-Reduktion wäre ein reines Bonus-Modell. Am geringsten ist die Wirkung beim ersten Modell, da wegen der Bedingung der Haushaltsneutralität der Differenzierungsspielraum relativ bescheiden ist.

Bewertungsgrundlage als Knackpunkt

Ein Knackpunkt bei den Lenkungsabgaben ist die Bewertungsgrundlage. 2002 wurde die Energieetikette eingeführt (vgl. Kasten). Sie ist ein relatives Instrument, bei dem der Treibstoffverbrauch im Verhältnis zum Leergewicht des Fahrzeugs angegeben wird. Nicht berücksichtigt werden jedoch beispielsweise die Aspekte Luftschadstoffe und Lärm. Die Energieetikette soll deshalb überarbeitet und bis im Jahr 2010 in eine Umweltetikette ausgebaut werden, welche dann als Massstab herangezogen werden könnte. Als Grundlage dafür dienen die so genannten «Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge» (KeeF). Bei KeeF handelt es sich im Gegensatz zur Energieetikette um ein absolutes System, unabhängig vom Fahrzeuggewicht – was wohl noch zu einigen Diskussionen führen wird. «Wir bekämpfen KeeF mit allen Mitteln», macht auto-schweiz-Direktor Andreas Burgener unmissverständlich klar. Kategorisch gegen Lenkungsabgaben ist die Vereinigung der Autoimporteure aber nicht. «Über ein Bonussystem kann man mit auto-schweiz sprechen», sagt Burgener. Beim Malus stelle sich aber «die Gretchenfrage, wer diesen in welcher Form bezahlt». Schon jetzt gebe es mit der Automobilsteuer einen Malus und mit der Fiskalabgabe auf Treibstoffen bereits seit langem eine Lenkungsabgabe. Letztere wirke auch, die Verkäufe der Fahrzeuge in den Effizienzkategorien A und B hätten massiv zugenommen. Unterstützung erhalten Lenkungsabgaben beim Kauf von Personenwagen derweil auch durch den Aktionsplan Energieeffizienz, wo entsprechende Massnahmen vorgeschlagen werden. Verstärkt würde die Wirkung all der Anreizmodelle zudem durch eine Anpassung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern im Sinne eines Bonus-Malus-Systems: «In praktisch allen Kantonen sind entsprechende Vorstösse hängig», sagt Volken.

Schnelle Wende

Welches der Lenkungsmodelle schliesslich eingeführt wird, hängt nach dem Entscheid der UREK-S von National- und Ständerat ab. Das politische Umfeld ist derzeit auf jeden Fall gut – nicht erst seit dem Erfolg der Grünen bei den nationalen Wahlen vom letzten Oktober. «Es herrscht ein Konsens, dass jene, die viel emittieren, das auch bezahlen sollen», sagt Volken. Und dies, nachdem es für das Vorhaben zunächst eher düster aussah: So wurde 2005 das Bundesratsziel gestrichen, das Automobilsteuergesetz hin zu einer Lenkungsabgabe zu revidieren. Begründet wurde der Entscheid damals mit dem Argument, dass die geprüften Varianten nur sehr geringe Lenkungswirkungen entfalten würden. Eine Standesinitiative des Kantons Bern verhalf dem Anliegen jedoch zu einem ungewohnt schnellen Comeback auf der politischen Agenda.

(klm)

Von der Energie- zur Umweltetikette

Die 2002 eingeführte Energieetikette stellt den Treibstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen, die Energieeffizienz und bei Dieselfahrzeugen seit 2006 das Vorhandensein eines Partikelfilters dar. Der Käufer erkennt also auf den ersten Blick, ob das Modell in seiner bevorzugten Klasse auch energieeffizient ist. Die Energieetikette stösst denn auch bei den Autohändlern auf Akzeptanz und ist vielen Neuwagenkäufern bekannt. Sie unterteilt Personenwagen in die Effizienzkategorien A bis G, wobei A für ein energieeffizientes, G für ein vergleichsweise ineffizientes Fahrzeug steht. Alle zwei Jahre werden die Kategorien neu berechnet. Rechtlich verankert ist die Energieetikette im Energiegesetz und in der Energieverordnung. 2007 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beschlossen, die Energieetikette zu einer Umweltetikette weiterzuentwickeln. Diese soll eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und vor allem lufthygienischen Kriterien ermöglichen. Eine der Grundlagen für diesen Ausbau bilden die «Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge» (KeeF). Die definitiven Kriterien für die neue Umweltetikette sollen Ende 2008 vorliegen, ihre Einführung ist auf 2010 geplant.