

Der Preis steuert den Cayenne am besten

Wer ein besonders umweltschädliches Auto kaufen will, soll eine CO₂-Verbraucherlizenz erwerben müssen.

Die Schweizer Klimapolitik ist im Verkehrsbereich gescheitert. 40 Prozent der für den Klimawandel hauptverantwortlichen CO₂-Emissionen stammen aus dem Verkehr. Das sind 8 Prozent mehr als 1990. Dabei schreibt das CO₂-Gesetz genau das Gegenteil vor: dass die Emissionen bis 2010 um 8 Prozent unter den Wert von 1990 sinken.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) mit dem Verband der Auto-Importeure Auto Schweiz im Jahr 2002 vereinbart, den durchschnittlichen Verbrauch von Neuwagen bis 2008 auf 6,4 Liter Benzin oder Diesel pro 100 Kilometer zu senken. 2005 lag der Verbrauch aber immer noch bei 7,7 Litern, und es ist absehbar, dass die Vereinbarung nicht eingehalten werden kann.

Zwar gehen einige Automarken mit gutem Beispiel voran: Smart, Skoda und Fiat haben das angestrebte Ziel erreicht. Andere wie Lancia, Daihatsu, Ford (Europa), Seat, Citroën oder Honda sind auf gutem Weg. Doch es gibt auch Autobauer, die beim Spritverbrauch überhaupt nicht auf Kurs sind: Porsche, Land Rover, Chrysler/Jeep, Ford (USA), Volvo und Saab heissen die Schlusslichter in der Rangliste jener Marken, die jährlich mehr als 1000 «durstige» Autos verkaufen.

Dass ihre «Grossstadt-Panzer» in der Schweiz besonders gut ankommen, hängt mit dem hohen Pro-Kopf-Einkommen und den europaweit tiefsten Preisen für Neuwagen und Benzin zusammen. Über

den Preis lässt sich die Nachfrage besonders gut lenken, wie das Beispiel Belgien zeigt. Dort – und auch im Kanton Luzern – erhalten Käufer besonders sparsamer Fahrzeuge einen Steuerrabatt. Die Folge: Der Smart-Verkauf in Belgien hat um 25 Prozent zugenommen.

Den umgekehrten Weg gehen Dänemark und Norwegen. Sie erheben massive Importsteuern, die den Fahrzeugpreis sogar verdoppeln können. Die Wirkung ist offensichtlich: In beiden Ländern verkehren pro 1000 Einwohner deutlich weniger Autos als in der Schweiz, obwohl das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln schlechter ist.

Die Schweiz will nun beide Modelle kombinieren – mit einem Bonus-Malus-System bei der Autoimportsteuer. Laut Vorschlag des Bundesamts für Energie sollen sparsame Fahrzeuge um 3000 Franken entlastet, «durstige» hingegen um den gleichen Betrag zusätzlich belastet werden. So liessen sich die CO₂-Emissionen um rund

Der Vorschlag des Bundesamts für Energie reicht nicht aus.

0,2 Millionen Tonnen pro Jahr reduzieren. Bedenkt man allerdings, dass die Verkehrsemissionen heute um 2,5 Millionen Tonnen über dem Zielwert für 2010 liegen, wird klar, dass dieser Vorschlag nicht ausreicht.

Will die Schweiz ihre Kioto-Verpflichtungen einhalten, braucht es wirksamere Instrumente wie zum Beispiel ein Emissi-



onshandel-System. Die Politik müsste festlegen, wie viel Treibhausgase ein Neuwagen im Durchschnitt noch ausstossen darf, damit die erforderliche CO₂-Reduktion erreicht werden kann. Für Autos mit grösserem Ausstoss würde je Emissionsklasse eine bestimmte Zahl von Kauflizenzen geschaffen. Will jemand einen Geländewagen kaufen, müsste er zunächst eine entsprechende Lizenz erwerben, die umso teurer wäre, je mehr Personen sich dafür interessierten. Damit bliebe die Freiheit des Einzelnen im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten gewahrt – und der Staat hätte ein wirksames Instrument zur Reduktion der Verkehrsemissionen in der Hand.

Hält das Parlament am Bonus-Malus-System fest, so sollte der Malus-Betrag erhöht und der Bonus-Betrag verringert werden. Die daraus resultierenden Zusatzerträge können dann die Mineralölsteuer-Ausfälle beim Rückgang des Tanktourismus in die Schweiz kompensieren, auf Grund der Einführung der überfälligen CO₂-Abgabe auf Treibstoff. Damit bleiben beide Instrumente zusammen haushaltsneutral, und das Benzineinkaufsmekka Schweiz, welches heute die Klimapolitik umliegender Länder unterläuft, hätte endlich ein Ende! ◀

Der Autor

Patrick Hofstetter, Dr. ETH, ist seit vier Jahren Klimaexperte beim WWF Schweiz und hat zuvor in den Bereichen Umweltbewertung und Ökobilanzierung geforscht und beraten.

Die These

Eine «Strafsteuer» für Offroader ist zwar ein Anfang, genügt aber nicht, um die Treibhausgas-Emissionen des motorisierten Verkehrs drastisch zu reduzieren. Dazu braucht es ein Emissionshandels-System.

