

Zentralsekretariat/Secrétariat central  
Spitalgasse 34, 3011 Bern  
Postfach/Case postale, 3001 Bern  
PC 30-28039-3  
Tel. 031/329 69 69/Fax. 031 329 69 70  
www.spschweiz.ch/www.pssuisse.ch



An die  
Oberzolldirektion  
Abteilung Zolltarif  
Monbijoustrasse 40

3003 Bern

Bern, 26. Februar 2009

## **05.309 Standesinitiative Bern. Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene: Vernehmlassungsantwort der SP Schweiz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung und unterbreiten Ihnen hiermit gerne unsere Stellungnahme.

### **1. Die SP Schweiz unterstützt die Vorlage im Grundsatz, wünscht aber weitergehende Massnahmen mit effektiver Lenkungswirkung**

- Hauptursachen für die Zunahme des Treibstoffverbrauchs sind einerseits die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs sowie der u.a. durch Klimaanlagen verursachte zunehmende Energieverbrauch. Dadurch werden die Effizienzgewinne bei der Motorentechnologie teilweise wieder aufgehoben. Zugenommen hat auch die Anzahl der gefahrenen Kilometer: Zwischen 1990 und 2005 ist die Zahl der mit Privatfahrzeugen zurückgelegten Kilometer um 27% angestiegen.
- 2004 betrug die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs gemäss Angaben des BAfU 15.4 Millionen Tonnen. Dies entspricht 34% der CO<sub>2</sub>- und 29% der gesamten Treibhausgasemissionen der Schweiz. Bei der Übersicht der Verursacher stellt der Anteil der Personenwagen mit 72% im Jahr 2004 mit Abstand die Hauptquelle dar. Die Schweiz hat mit 183g CO<sub>2</sub>/km zudem immer noch die klimaschädlichste Neuwagenflotte Europas.
- Zwischen 1990 und 2000 haben die Treibhausgasemissionen in der Schweiz insgesamt um mehr als 8% zugenommen. Diese Entwicklung steht in einem eklatanten Widerspruch zu den internationalen und nationalen Verpflichtungen der Schweiz: Sie hat das Kyoto-Protokoll unterzeichnet und sich damit verpflichtet, ihre Emissionen der klimawirksamen Gase gegenüber dem Stand von 1990 um 8% zu verringern. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz legt ein verbindliches Reduktionsziel für CO<sub>2</sub>-Emissionen von 10% gegenüber 1990 fest. **Die SP betont deshalb, dass primär der öffentliche Verkehr**

sowie der Langsamverkehr zu fördern sind und dass sie Massnahmen fordert, die das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs eindämmen.

- Die SP erachtet es aufgrund der klaren umweltpolitischen Ausgangslage als sinnvoll und notwendig, die Automobilsteuer aufgrund von Umwelt- und Energieeffizienzkriterien zu differenzieren. Sie unterstützt den Vorschlag eines Bonus-Modells mit separater Auszahlung des Bonus nach dem Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen durch eine generelle Erhöhung der Automobilsteuer von 4 auf 8%. Die SP begrüsst es, dass damit eine der zahlreichen notwendigen Massnahmen des Aktionsplans „Energieeffizienz“ umgesetzt wird.
- Wir betonen aber, dass die Vorschläge der UREK-S das absolute Minimum darstellen und dass wir uns weitergehende Massnahmen wünschen, die die notwendige Lenkungswirkung erzielen. Die Umweltverbände forderten am 19. Januar 2009 an einer Pressekonferenz ein Bonus-Malus-System mit handelbaren Verbrauchsgutschriften, das haushaltsneutral und günstiger ist. Das neue System der Umweltverbände macht das Verbrauchsziel zur festen Grösse: Wer einen Neuwagen kauft, der unter dem definierten zulässigen Verbrauch ist, erhält Gutschriften. Diese kann sie oder er an KäuferInnen von Autos mit zu hohem Benzinverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss verkaufen, womit die Höhe von Bonus und Malus den Marktkräften überlassen wird. Wir verweisen auf die Studie „Handelbare Verbrauchsgutschriften für Neuwagen – mehr Klimaschutz dank zielgenauem Bonus-Malus“ von Metron/Ecoplan.
- Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass ein Bonus-Malus-Modell auch gemäss Vernehmlassungsbericht die grösste Wirkung hätte, sowohl bezüglich CO<sub>2</sub>-Reduktion als auch bezüglich der gesamten Umweltbelastung. Wir halten fest, dass wir eine Lösung, die ein Bonus-Malus-Modell begünstigt, klar vorziehen. Der Vollzugaufwand (personelle Ressourcen und Einbussen durch Zahlungsverweigerung) wird von der UREK-S bzw. der Verwaltung als zu hoch bewertet. Das Kriterium der Wirkung betrachten wir aber als wichtiger. Wir beantragen deshalb, dass weiter nach Lösungen gesucht wird, die die Einführung des Bonus-Malus-Modells ermöglichen.
- Wir verweisen in diesem Kontext auch auf das Postulat von Roger Nordmann (08.3601) „Emissionsbegrenzung bei neuimmatrikulierten Personenwagen mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss“. Damit wird die Prüfung der Einführung eines Mechanismus gefordert, der für Personenwagen mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss eine Emissionsobergrenze pro Kilometer festlegt. Für Emissionen über diesem Grenzwert können Emissionsrechte ersteigert werden.<sup>1</sup> Wir fordern die rasche Umsetzung dieser Forderung.

#### **Weitere Gründe für die grundsätzliche Unterstützung des Vorschlags der UREK-S**

- Wir unterstützen den Vorschlag der UREK-S auch deshalb, da damit der Umsetzung des Verursacherprinzips nachgelebt wird. Es handelt sich bei dieser Massnahme um ein marktwirtschaftliches, einfach umzusetzendes und kostengünstiges Instrument.

---

<sup>1</sup> Der Kauf eines Fahrzeugs, das weniger als 110 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstösst, unterliegt keinerlei Einschränkungen. Hingegen muss beim Kauf eines Personenwagens, dessen CO<sub>2</sub>-Ausstoss diesen Grenzwert übersteigt, gleichzeitig eine bestimmte Anzahl Punkte erworben werden: Für 1 Gramm Kohlendioxid über dem Grenzwert von 110 Gramm wird 1 Punkt berechnet. Das bedeutet, dass man sich für den Kauf eines Autos, das 140 Gramm CO<sub>2</sub> ausstösst, 30 Punkte beschaffen muss. Jeden Monat versteigert der Bund eine bestimmte Anzahl Punkte. Der Preis der zu versteigernden Punkte hängt von der Nachfrage ab. Erweisen sich die Konsumentinnen und Konsumenten als vernünftig, wird der Preis nicht hoch sein. Ist die Nachfrage nach Punkten kleiner als die zur Verfügung stehende Anzahl, werden die Punkte kostenlos vergeben. Umgekehrt kann der Preis relativ hoch sein, wenn der Trend zu Personenwagen mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss weiter anhält. Natürlich kann der Bund eine gewisse Anzahl an Gratispunkten für Personen zurückbehalten, bei denen der Kauf eines Personenwagens mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von mehr als 110 Gramm aufgrund besonderer Umstände gerechtfertigt ist.

- Heute ist bei der Einfuhr von Neuwagen einmalig eine Importsteuer von 4% an den Bund zu entrichten. 2007 betragen die Einnahmen aus der Automobilsteuer 357 Millionen Franken. Der durchschnittliche Steuerertrag pro Auto belief sich auf 1'160 Franken. Eine Verdoppelung des Steuersatzes führt zu einer Verdoppelung dieser Einnahmen. Die vorgeschlagene Differenzierung kann innerhalb dieses bereits existierenden Systems vorgenommen werden. Wir begrüßen es, dass dadurch eine einheitliche und transparente Umsetzung möglich wird.
- Die Massnahmeneffizienz wird auf 21 Franken pro vermiedene Tonne CO<sub>2</sub> geschätzt. Im Vergleich zu anderen Inlandmassnahmen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen sind diese Kosten tief. Dazu kommen geschätzte Triebstoffeinsparungen von rund 160 Millionen Franken jährlich.
- Mit einem Bonus, der direkt an die KäuferInnen ausbezahlt wird, quasi „bar auf die Hand“, wird eine gewisse Wirkung erzielt. Damit verbunden dürften auch ein genereller Umdenkprozess sowie eine Sensibilisierung für Umwelthanliegen und Energieeffizienz stattfinden. Die Bevölkerung wird bewusster mit den Ressourcen umgehen und das eigene Mobilitätsverhalten kritisch hinterfragen. Eine positive Wirkung auf weitere energierelevante Bereiche ist durchaus möglich.
- Gemäss Vernehmlassungsbericht dürfte die vorgeschlagene Massnahme zu einer Steigerung des Marktanteils der besten Energieeffizienzkatégorien um 7.5% führen.

#### **Umweltetikette als zielführendes Instrument**

- Für die konkrete Umsetzung des Vorschlags der UREK-S soll das System der Energieetikette verbessert und zur Umweltetikette weiterentwickelt werden. Bei einer solchen Umweltetikette soll beispielsweise die Problematik des Feinstaubes berücksichtigt werden. Wir begrüßen dieses Vorgehen.
- **Wir legen Wert auf die Feststellung, dass mit der Umweltetikette eine transparente Bewertung der effektiven Umweltwirkungen anhand der ökologischen Gesamtbelastung erzielt werden muss. Das bedingt ein absolutes, auf Langfristigkeit ausgelegtes und vor allem gewichtsunabhängiges Bewertungssystem.**
- Wir begrüßen es explizit, dass die Treibstoffherstellung in die Bewertung einbezogen werden soll. Im Sinne der Gesamtökobilanz, der Transparenz und der Vergleichbarkeit ist dies eine wichtige Voraussetzung. Insbesondere wenn Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z.B. Elektroautos) bewertet und verglichen werden sollen, ist der Einbezug der Umweltauswirkungen der Treibstoffherstellung von Bedeutung. Neben der ökologischen Gesamtbilanz sollen auch soziale Kriterien eine Rolle spielen, wie dies bei den Agrotreibstoffen der Fall ist.
- Auch sogenannt biogene Treibstoffe sind gemäss der ökologischen Gesamtbilanz zu werten, wie das auch die entsprechende Verordnung vorsieht.
- Diese Umweltetikette soll 2010 eingeführt werden, also etwa zeitgleich mit der Einführung eines Bonus-Modells. Wir halten fest, dass diese Frist eingehalten werden muss, da die Umweltetikette die Basis bildet für die transparente und effektiv ökologischen Grundsätzen entsprechende Festlegung der Kriterien zur Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer.

#### **Entwicklungen innerhalb der EU mitberücksichtigen**

- Die Energieeffizienzstrategie, die im Juni 1996 durch den MinisterInnenrat gutgeheissen wurde, hat sich zum Ziel gesetzt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu verkauften Autos bis 2012 auf 120g/km zu senken. In Anlehnung daran beauftragt die von beiden Räten in der Schweiz angenommene Motion 07.3004 den Bundesrat, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit die durchschnittlichen Emissionen von in der Schweiz neuimmatrikulierten Personenwagen sich ab 2012 an den Vorschriften der EU orientieren.
- Die EU erarbeitet zudem einen Richtlinienvorschlag insbesondere zur Einführung von Vorschriften über die Kennzeichnung, Bewerbung und Vermarktung von Neufahrzeu-

gen. Es wird ein weiteres Klassifizierungssystem namens „Grüner Stern“ angestrebt. Die Schweiz soll diese Richtlinie nach Vorliegen überprüfen und allfällige Anpassungen der Schweizer Umweltetikette vornehmen.

- Wir fordern zudem, dass der Durchschnittsverbrauch der Neuwagenflotte bis 2020 auf mindestens 80g CO<sub>2</sub>/km gesenkt werden muss.

### **Regelmässige Überprüfung und Anpassung der Kriterien und der Bewertung**

- Eine regelmässige Überprüfung und Anpassung der Kriterien und der Bewertung ist notwendig, damit in der Kategorie A wirklich nur die energieeffizientesten Fahrzeuge zu finden sind.
- Es ist deshalb richtig, dass das Bewertungssystem auf Verordnungsstufe konkretisiert werden soll und somit bei Bedarf ohne grossen Aufwand angepasst werden kann.
- Es braucht klare und transparente Kriterien, was die Emissionen und deren Umweltbelastung angeht. Die KäuferInnen müssen auf einen Blick sehen, welche Modelle welche Emissionen verursachen und welche Modelle von einem Bonus profitieren. Aus diesem Grund ist auch eine Deklarationspflicht in der Werbung als Teil der Massnahmen zu verstehen und umzusetzen.

### **Die indirekte Förderung von Dieselfahrzeugen bedingt eine Dieselpartikelfilterpflicht**

- Mit dem Bonus-Modell werden indirekt Dieselfahrzeuge gefördert, da diese effizienter sind als Benzinmotoren. Aus diesem Grund ist die Ausrüstung *aller* Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern eine zwingende Voraussetzung, die mit dem Vorschlag einer Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer gekoppelt werden muss.
- Rund 40% der Bevölkerung (3 Millionen Menschen) sind einer übermässigen Feinstaubbelastung ausgesetzt. Die Folgen sind bekannt und sie sind gravierend.
- Eine Dieselpartikelfilterpflicht ist deshalb aus sozialen, gesundheitlichen sowie volkswirtschaftlichen Überlegungen heraus *conditio sine qua non*. Wir verweisen auf die entsprechenden von der SP und der Umweltkommission eingereichten Vorstösse.

### **Varianten: Wir geben Variante B den Vorzug**

#### Variante B

- Variante B bezieht Fahrzeuge zum Personen- und Warentransport mit einem Stückgewicht von bis zu 3'500 Kg in die Steuer mit ein.
- Der Bericht geht bei dieser Variante bei einem Steuersatz von 8% von Mehreinnahmen von 45.6 Millionen Franken pro Jahr aus.
- Wir geben dieser Variante den Vorzug.

#### Bemerkungen zu Variante A

Variante A der Vernehmlassungsvorlage sieht die Streichung der leichten Nutzfahrzeuge (bis 1'600 Kg) aus dem Gesetz vor. Als Folge davon würden nur Personentransporte davon umfasst..

- Für leichte Nutzfahrzeuge gibt es bisher kein Bewertungssystem für Effizienz und Emissionen. Das heisst aber nicht, dass sie deshalb nicht in Frage kommen sollen für Bonuszahlungen. Vielmehr soll aus Sicht der SP ein Bewertungssystem auch für Nutzfahrzeuge geschaffen werden.
- Wir fordern zudem, dass Nutzfahrzeuge mit einem Stückgewicht von über 1'600 Kg, aber einem zulässigen Höchstgewicht bis maximal 3'500 Kg, ebenfalls erfasst werden. Diese Fahrzeugkategorie unterliegt bisher weder der Automobilsteuer noch der LSVA, ein Umstand, den wir seit Langem bemängeln.

**Ergänzende, im Kontext der Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer zu ergreifende und zu koordinierende Massnahmen**

- Es braucht einen Unterstützungsbeschluss für eine koordinierte und flächendeckende Einführung verbrauchsabhängiger kantonaler Motorfahrzeugsteuern. Der Bundesrat soll die Harmonisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern an die Hand nehmen und ebenfalls nach ökologischen Kriterien ausgestalten.
- Mit auto-schweiz ist, koordiniert mit der Umsetzung dieser Vorlage, eine neue verbindliche Zielvereinbarung auszuhandeln und die Zielerreichung ist mit entsprechenden gesetzlichen Massnahmen zu unterstützen. Die Ziele sollen sich am Zielpfad der EU orientieren. Neben den Zielen sollen gesetzliche Vorgaben geschaffen werden, die zu einer verbindlichen Zielerreichung führen. Es soll ein Anreizsystem für VerkäuferInnen geschaffen werden und es sollen Sanktionen vorgesehen werden bei Nichterreichung der Ziele.
- Eine Deklarationspflicht in der Werbung ist als Teil der Massnahmen zur Umsetzung der Ziele der Umweltetikette einzuführen.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Parteipräsident



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz