

Erneuerung der Fahrzeugflotte – ein Beitrag zum Klimaschutz

Massnahmen für mehr Energieeffizienz im Verkehr

Verabschiedet vom Parteivorstand anlässlich der Sitzung vom 22. Juni 2007

1. Einleitung

1. Das vorliegende Papier soll rasch umsetzbare Massnahmen für mehr Energieeffizienz im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aufzeigen.
2. Weil dem Faktor Zeit eine entscheidende Rolle zukommt, wollen wir mit pragmatischen und wirkungsorientierten Massnahmen schnelle Ergebnisse erzielen. Das ist nur möglich, wenn einfache und unbürokratische Massnahmen zum Einsatz gelangen und man sich auf einen ausgesuchten Teilaspekt der Mobilität beschränkt. Ausserdem beschränken wir uns auf Massnahmen, von denen wir eine gewisse politische Akzeptanz erwarten dürfen.
3. Auf weitergehende Überlegungen und insbesondere auch auf Massnahmen, die umfangreiche gesetzgeberische, bauliche oder raumplanerische Vorarbeiten bedingen, werden im vorliegenden Massnahmenpaket bewusst ausgeklammert.

2. Ziele

Unsere Ziele sind:

1. Senkung des Treibstoffverbrauchs und der Emissionswerte der Neuwagenflotte: Totalumbau der Automobilsteuer (Importsteuer) mit dem Ziel emissions- und verbrauchsarme Fahrzeuge zu entlasten und im Gegenzug emissions- und verbrauchsstarke Fahrzeuge zu verteuern.
2. Flottenerneuerung: Ersatz von emissions- und verbrauchsstarken Fahrzeugen durch energieeffizientere Neuwagen durch eine Verschärfung der Normen.
3. Ausrichtung der Motorfahrzeugbesteuerung auf eine Senkung von Emissionen und Verbrauch statt auf Hubraum (kantonale Ebene betroffen).

3. Ausgangslage

1. Rund ein Drittel des Energieverbrauchs in der Schweiz wird durch den Verkehr konsumiert; rund 29% des Ausstosses von Treibhausgasen kommen aus dieser Quelle.
2. Der motorisierte Individualverkehr macht dabei 79% der Verkehrsleistung aus; der öffentliche Verkehr 21%.
3. 2006 wurden in der Schweiz rund 260'000 neue Personenwagen und 25'000 Nutzfahrzeuge angeschafft.
4. Der durchschnittliche Verbrauch pro 100 Kilometer der im Jahr 2006 verkauften Autos in der Schweiz beträgt 7.62 Liter Treibstoff. Damit ist er 0.05 Liter im Vergleich zum Vorjahr gesunken.
5. Es zeichnet sich ein eigentlicher Trend hin zu schwereren Fahrzeugen mit konstant hohem Verbrauch ab: Mit 1'491 kg hat das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagenflotte gegenüber 2005 um 13 kg (0.9%) zugenommen. Die Zunahme ist trotz eines grossen Angebots an leichten, energieeffizienten Autos erfolgt.
6. Der zwischen UVEK und auto-schweiz vereinbarte Verbrauchswert für 2006 beträgt 6.90 l/100 km. Das angestrebte Reduktionsziel bis 2008 beträgt 6.4 l/100 km.
7. Lag im Jahr 1990 der Verbrauch eines 1'000 kg schweren Fahrzeug noch bei über 7.5 l/100 km, benötigt ein gleich schweres Auto heute nur noch 5.11 l/100 km. Trotz dieser grossen technischen Fortschritte in der Energieeffizienz sinkt der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Neuwagenflotte nur mässig, da die höhere Effizienz durch die stetig steigende Nachfrage nach immer grösseren, leistungsstärkeren und schwereren Fahrzeugen (mehr Sicherheits- und Komfortausstattungen, grössere Motoren und Fahrzeugvolumen) kompensiert wird.
8. Der Dieselanteil an der Neuwagenflotte stieg nur noch wenig an und betrug 29.7% (2005: 28.8%).
9. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen liegen bei 187 Gramm pro Kilometer und haben gegenüber dem Vorjahr leicht abgenommen (- 2 g/km bzw. -1.06%). Die Benzinfahrzeuge erreichen dabei einen Durchschnittswert von 190 g/km (2005: 193 g/km), die Dieselfahrzeuge 181 g/km (2005: 176 g/km).

10. Während auf Schweizer Strassen 1995 rund 600'000 Fahrzeuge 10 Jahre und älter waren, verkehren heute rund 1,3 Millionen alte Autos auf unseren Strassen.

4. Forderungen

1. Wir treten für eine Revision des Automobilsteuergesetzes ein: Die darin geregelte Importbesteuerung bei Neuwagen ist auf ein Bonus-Malus-System auszurichten: Sie soll für die 10% verbrauchs- und emissionsärmsten Fahrzeuge vollständig entfallen. Kompensiert werden diese Steuerausfälle durch eine entsprechende Verteuerung verbrauchs- und emissionsstarker Fahrzeuge.
2. Die Revision des Automobilsteuergesetzes ist mit Mehreinnahmen zu planen: der maximale Steuersatz für die verbrauchs- und emissionsstärksten Fahrzeuge kann angehoben werden.
3. Die Mehreinnahmen aus der Automobilsteuer sind in einer Übergangsphase als Anreiz dafür zu verwenden, um die „dreckigsten“ und ältesten 10% aller Personenwagen ausser Verkehr zu setzen: Eine „Verschrottungsprämie“ soll beim Verzicht auf Neueinlösung eines Fahrzeugs oder bei Einlösung eines besonders emissions- und verbrauchsarmen Fahrzeugs ausbezahlt werden.
4. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern sind nach dem gleichen Vorbild zu reformieren: die 10% verbrauchs- und emissionsärmsten Fahrzeuge sind von den kantonalen Motorfahrzeugsteuern zu befreien. Die Kompensation der Ausfälle erfolgt durch höhere Besteuerung der anderen Kategorien.
5. Wir verlangen die Einführung einer generellen Partikelfilterpflicht für Dieselfahrzeuge und gleichzeitig eine weitergehende steuerliche Entlastung des Dieseltreibstoffs mit dem Benzin.
6. Zur Förderung erneuerbarer Treibstoffe – wie Bioethanol – verlangen wir die Einführung einer Beimischungspflicht für Biotreibstoffe mit Nachhaltigkeitslabel. Diese ist so auszugestalten, dass an den Fahrzeugen keine technischen Modifikationen notwendig sind. Technisch möglich ist die Beimischung von rund 10% Bioethanol. Der Bundesrat erlässt Richtlinien für die vermehrte Einfuhr der genannten Treibstoffe. Diese regeln insbesondere zu berücksichtigende ökologische oder soziale Standards.
7. Wir fordern vom Bundesrat den Nachvollzug europäischen Rechts für die Lastwagen: Ab September 2009 soll die EURO 05 Norm auch in der Schweiz für Neuzulassungen verbindlich sein.
8. Wir fordern vom Bundesrat die stufenweise Einführung einer generellen Verbrauchs- und Emissions-Höchstlimite für neuzuzulassende Personenwagen. Diese Limiten sind im Einklang mit der EU einzuführen. Werden sie nicht eingehalten, wird schrittweise die Einfuhr und Neuzulassung untersagt.
9. Bei Konzessionsvergaben für den öffentlichen Verkehr, muss der Schadstoffausstoss der Fahrzeugflotte ein Vergabekriterium darstellen.
10. Sämtliche Bundesstellen und die Armee dürfen nur noch Fahrzeuge der besten Energieeffizienzklasse beschaffen.