

Die im Jahre 2011 beschlossene Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuern führt in ökologischer Hinsicht zu unbefriedigenden Resultaten. Die Gewährung von Rabatten oder Zuschlägen wird an das Erfüllen von Normen gebunden (konkret: Euronorm 5/4/3) und nur nachrangig mit der Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen verknüpft.

Die Anknüpfung von Rabatten an die Euronorm bestraft in erster Linie Besitzerinnen und Besitzer älterer Fahrzeuge, selbst wenn diese sparsamer sind als Neuwagen; die aktuellen Ausführungsbestimmungen können dazu führen, dass Neuwagen mit hohem Energieverbrauch Rabatte erhalten, während ältere, viel CO<sub>2</sub>-ärmere Autos mit Malus-Zuschlägen konfrontiert sind.

Die Gewichtung der Euronorm macht unter dem Aspekt der Luftreinhaltung heute wenig Sinn, weil heute 100 Autos zusammen nicht mehr annähernd so viel Schadstoffe in die Luft ausstossen wie ein einzelnes Auto in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Umgekehrt ist die Klimaproblematik dringlich geworden, und die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im bestehenden Rabattsystem nur eine nachrangige Rolle spielen, wäre konsequenter als bisher anzustreben.

Die Rabattierung der Euronorm ist schweizweit ein Unikat und ökologisch wenig nachvollziehbar. Die Euronorm ist, wie der Name sagt, eine Norm (Vorschrift), die alle Fahrzeuge ab einem bestimmten Baujahr (Erstzulassung) zu erfüllen haben. Mit einer Rabattskala nach Euronorm wird die Erfüllung des Stands der Technik und die Einhaltung von Vorschriften geldwert belohnt, obschon beides eine Selbstverständlichkeit ist und keiner Rabattierung bedarf. Hingegen werden die tatsächlichen Emissionen, die zum Teil ganz wesentlich unter den Mindestanforderungen der Euronorm liegen können, sowie die Tatsache, dass für verschiedene Motortypen unterschiedliche Mindestanforderungen gelten (Dieselmotoren dürfen wesentlich mehr Schadstoffe emittieren als Benzin- oder Gasmotoren) ausser Acht gelassen.

Damit werden gerade jene Leute systematisch bestraft (Malus), die schon frühzeitig saubere Autos gekauft haben, lange bevor das gesetzliche Pflicht war. Für die Schweiz gilt (wie für die EU) für das Jahr 2015: PKW-Neuzulassungen sollten im Schnitt noch 130 g CO<sub>2</sub>/km ausstossen (2010: 161gCO<sub>2</sub>/km, 2011: 155 g CO<sub>2</sub>/km). Dieses Ziel sollte beim Neuwagenkauf durch ein ökologisches Steuerumfeld gefördert werden. Der Neuwagenkauf ist die folgenreichste Umweltentscheidung nach dem Hauskauf, da Motorfahrzeuge rund 30% der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz ausstossen, Tendenz steigend. Deshalb beantragen die Unterzeichneten, das Bonus-Malus-System ganz im Sinne eines wirksamen Klimaschutzes und des Lärmschutzes zu gestalten.

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat innert Jahresfrist einen Ratschlag zur Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge vorzulegen, welche zum Inhalt hat, für die gesetzlichen Bonus-Malus-Elemente

- a) auf eine Berücksichtigung von Euronormen zu verzichten (weil im Ergebnis verzerrend),
- b) stattdessen einzig auf die Unterschreitung/Überschreitung der gesetzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km abzustellen und
- c) für jene Motorfahrzeuge, für die keine CO<sub>2</sub>-Angabe existiert (z.B. Altfahrzeuge, Sonderfahrzeuge) eine klare Regelung vorzusehen.

Weiter ist darzulegen, wie sich die für den Energiebedarf bzw. für die menschliche Gesundheit relevanten Grössen Fahrzeuggewicht und Lärmemission bei der Besteuerung berücksichtigen lassen.

Dominique König-Lüdin, Michael Wüthrich, Aeneas Wanner, Rudolf Rechsteiner, Andreas Zappalà, Heiner Vischer, Remo Gallacchi, Pasqualine Gallacchi, Jörg Vitelli