

# Umweltverbände für Bonus-Malus-System

## Käufer von schadstoffarmen Autos sollen belohnt werden



Ulrike Saul, WWF, Kurt Egli, VCS, und Cyrill Studer, Greenpeace, (von rechts) präsentieren ihren Vorschlag für «handelbare Verbrauchsgutschriften» zur Senkung des CO<sub>2</sub> Ausstosses in Bern. (Bild: Keystone/della Valle)

**Die Energieeffizienz der Autos in der Schweiz muss nach Ansicht von drei Umweltorganisationen unbedingt gesteigert werden. Im Kampf gegen die Klimaerwärmung wollen sie ein Bonus-Malus-System mit handelbaren Gutschriften.**

(sda) Der WWF, Greenpeace und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) forderten am Montag an einer gemeinsamen Medienkonferenz in Bern, den Durchschnittsverbrauch der Neuwagen bis 2020 mindestens auf 80 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer zu reduzieren.

Gemäss einer Studie der Institute Metron AG und Ecoplan wäre dieses Ziel mit handelbaren Treibstoffverbrauch-Gutschriften zu erreichen.

**Markt für CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Die Grundidee von handelbaren Verbrauchsgutschriften bestehe darin, dass ein Markt für das Recht auf ein definiertes Mass an CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrzeugkilometer eingerichtet werde, erklärte Peter Marti von der Metron AG.

Vom Bund wird ein bestimmter CO<sub>2</sub>-Ausstoss in Gramm pro Kilometer festgelegt. Dieser muss von der gesamten Neuwagenflotte im Jahresdurchschnitt eingehalten werden. Wird dieser Ausstoss zum Beispiel auf 170 g/km angesetzt, erhält ein Käufer, dessen Auto nur 160 g/km CO<sub>2</sub> ausstösst, 10 Gutschriften pro eingespartes Gramm. Will der Käufer aber ein Auto mit 180 g/km kaufen, so muss er für die überschrittenen 10 Gramm Gutschriften erwerben.

**Bonus von 8000 Franken**

Die Preise der Gutschriften hängen dabei von der Bereitschaft der Käufer ab, auf den Treibstoffverbrauch zu verzichten. Angebot und Nachfrage würden demnach den Preis bestimmen, sagte Marti. Dabei würden sich die Gutschriften pro Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss zwischen 75 und 100 Franken bewegen. Im Extremfall könnte so ein Bonus von bis zu 8000 Franken erzielt werden.

Damit das Bonus-Malus-System nicht zu zusätzlichen Autokäufen führt oder Nichtautofahrer benachteilige, werde nicht der ganze Bonus an den Käufer ausbezahlt, führte Marti aus. Ein Teil werde an die Gesamtbevölkerung zurückerstattet.

### «Marginale Wirkung»

Das von der UREK vorgestellte Bonus-System bei den Motor-

fahrzeugsteuern schaffe falsche Anreize, kritisierte Kurt Egli, Projektleiter der VCS-Auto-Umweltliste. Kleine, relativ billige Autos würden erheblich vergünstigt. Dies schaffe einen Kaufanreiz für Leute, die ohne den Bonus gar kein Zweitauto gekauft hätten.

Auch seien die notwendigen Kosten im Vergleich zum effektiv eingesparten CO<sub>2</sub> viel zu hoch. Die erwartete Reduktion der Bonus-Systeme der UREK betrage

ab dem zehnten Jahr nach der Einführung ungefähr 200 000 Tonnen pro Jahr. Dies bei einer erforderlichen Reduktion von sieben Millionen Tonnen bis 2020, relativierte Egli.

Würden diesen Einsparungen die Kosten von jährlich gut 350 Millionen Franken gegenübergestellt, seien diese angesichts der viel zu bescheidenen bis marginalen Wirkung viel zu hoch.



Beim Modell der Umweltorganisationen rechnet Marti mit einem einmaligen Betrag von einer halben Million Franken für die Einführung des Systems. Jährlich würden dann laufende Kosten von zwei Million Franken anfallen.

In Frankreich wurde Anfang 2008 ein ähnliches System, wie es die drei Organisationen vorschlugen, eingeführt. Die Resultate zeigten, dass die Konsumenten sich in die gewünschte Richtung bewegten, sagte Christoph Lieb von Ecoplan.