

Oberzolldirektion
Abteilung Zolltarif
Monbijoustrasse 40
3003 Bern

Bern, 24. Februar 2009 // UW/clb

G:\BV\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\2009\Bonus-Modell_AGVS definitiv.doc

Standesinitiative des Kantons Bern betreffend die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene (05.309) Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverbandes der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, der seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein vertritt, dankt für die Gelegenheit, im Rahmen der eingangs erwähnten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Grundsätzlich lehnt der AGVS eine Förderung von energieeffizienten und emissionsarmen neuen Motorfahrzeugen nicht ab. Wir sind allerdings der Auffassung, dass das nun zur Diskussion gestellte Bonus- (Malus) Modell für neu zum Verkauf stehende Automobile aus folgenden Gründen ungeeignet und somit nicht zielführend ist.

Allgemeine Bemerkungen

Ein Bonus-Modell, das unter anderem auf Umweltbelastungspunkten (UBP) mit zahlreichen Boni-Varianten basiert, ist zu kompliziert, für die Auto-Verkäufer schlecht kommunizierbar und für die Konsumenten schwer verständlich. Zudem benachteiligt es nicht nur alternative Treibstoffe wie z.B. Bioethanol, sondern auch Elektrofahrzeuge. Das Bonus-Modell führt ferner zu Verzerrungen im Neuwagenmarkt und zur Wertvernichtung bei den Gebrauchtfahrzeugen. Nicht zuletzt trägt das Modell auch dem grossen Mitnahmeeffekt keine Rechnung und ist als reine Ökobilanz-Massnahme inakzeptabel.

1. Umweltbelastungspunkte (UPD)

Als besonders stossend empfinden wir, dass mit dem Bonus-System das auf den „Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge“ (Keef) basierende System mit den Umweltbelastungspunkten UBP eingeführt werden soll. Dies, ohne dass den betroffenen Kreisen je die Möglichkeit gewährt wurde, sich dazu zu äussern. Das System mit den Umweltbelastungspunkten UBP, respektive der Umbau der Energieetikette in eine Umweltetikette, ist nach unserer Meinung viel zu kompliziert. Ausserdem erachten wir die UBP als eher praxisfremd. Die Schadstoffemissionen werden durch die Euro-Normen (aktuell Euro 4, ab September Euro 5, ab 2014 Euro 6) ohnehin laufend verschärft. Ähnliches gilt für die Geräuschemissionen. Und die Emissionen bei der Treibstoffherstellung lassen sich bei den fossilen Treibstoffen nur sehr begrenzt beeinflussen.

Fehlende Transparenz – Die Umweltetikette gaukelt verglichen mit der Energieetikette einen Fortschritt vor, der in Wirklichkeit gar keiner ist. Im Gegenteil: Für die Konsumenten geht die Transparenz verloren. Der Grund dafür liegt darin, dass mittels der Umweltetikette versucht wird, das relative Bewertungssystem der Energieetikette, das sich aus dem Verhältnis des Fahrzeuggewichts zum Treibstoffverbrauch ergibt, mit einem absoluten System, wie es die UBP-Bewertung darstellt, zu kombinieren.

Das kann nicht funktionieren und verkompliziert bzw. verzerrt das System. Für die Käuferschaft ist dieses System nicht mehr nachvollziehbar und auch der beste Autoverkäufer wird grosse Mühe haben den Kunden plausibel zu erklären wie die UBP-Bewertung funktioniert. Wie macht man einer Kundin, einem Kunden klar, dass beispielsweise ein Auto der Energieeffizienz-Kategorie A mit 125 UBP der bessere Kauf sein soll als ein Fahrzeug mit lediglich 91 UBP, der allerdings „nur“ der Energieeffizienz-Kategorie B angehört? Der bessere Kauf muss Ersteres ja sein, denn schliesslich soll das Kategorie-A-Auto 3'000 Franken, der Kategorie-B-PW hingegen nur 2'000 Franken Bonus erhalten.

Wenn man zusätzlich die CO₂-Emissionen berücksichtigt, stellt man fest, dass die 20 besten Modelle der Kategorie B mit den niedrigsten UBP CO₂-Emissionen von zwischen 129 und 149 Gramm pro Kilometer (g/km) ausweisen, die 20 schlechtesten Fahrzeuge der Kategorie A mit den höchsten UBP hingegen zwischen 154 und 172 g/km. Dies ist schlichtweg nicht nachvollziehbar.

UBP sind weitgehend verbrauchsabhängig – Bei näherer Betrachtung zeigt sich ausserdem, dass die UBP weitgehend verbrauchsabhängig sind. Bei den bereits nach der verschärften, ab Herbst 2009 verbindlichen Euro 5-Abgasnorm typengenehmigten Personenwagen (287 Genehmigungen ausgewertet) macht der Anteil des Treibstoffverbrauchs bei den UBP zwischen 72.1 und 93.4 Prozent aus. Klammert man die Diesel ohne Partikelfilter aus, die es ab Euro 5 (d.h. bei der Einführung der Umweltetikette) ohnehin nicht mehr geben wird, liegt der Anteil des Verbrauchs an den UBP aller Euro 4 und 5 Typengenehmigungen (mit ganz wenigen Ausnahmen) ebenfalls bei 70 Prozent und mehr. Über alle Typengenehmigungen betrachtet, liegt der Anteil des Verbrauchs an den UBP bei durchschnittlich 78 Prozent.

Treibstoffverbrauch zählt dreifach – Mit der vorgesehenen Umweltetikette wird der Treibstoffverbrauch insgesamt dreimal berücksichtigt: einmal bei der Zuordnung der Energieeffizienz-Kategorie (Kilogramm pro hundert Kilometer) sowie zweimal in der Berechnung der UBP, und zwar einerseits als CO₂-Emissionen und bei der Gewichtung der Treibstoffherstellung.

Benachteiligung alternativer Treibstoffe – Stossend ist zudem, dass Bioethanol-Fahrzeuge weder bei der UPD noch bei der Energieeffizienz richtig bewertet werden können, da bei diesen Fahrzeugen die Verbrauchs- und Emissionsangaben nur mit Benzin gemessen werden. Auch die korrekte Bewertung von Biogas-Fahrzeugen ist nur teilweise möglich. Ebenfalls nicht durchführbar ist die Bewertung von Elektrofahrzeugen, was aber zum heutigen Zeitpunkt auf Grund der geringen Marktbedeutung tolerierbar wäre.

2. Marktverzerrung

Das vorgeschlagene Anreizsystem führt mit seinen Boni von 3'000 bzw. 2'000 Franken zu einer beträchtlichen Marktverzerrung, insbesondere bei günstigeren Neufahrzeugen. Der günstigste Neuwagen der Effizienzklasse A ist heute für Fr. 13'340.- zu haben. Die Preise für die nicht Bonus berechtigten Autos müssten tendenziell gesenkt werden, was auch den Wert des Bonus reduziert.

3. Wertverlust belastet die Garagenbetriebe

Besonders zu Buche schlägt die Wertvernichtung bei neueren Gebrauchtfahrzeugen, denn diese müssten konsequenterweise bei der Einführung eines solchen Systems abgewertet werden. Ohne Begleitung durch ein Stützungsprogramm für die Garagen wird das Garagengewerbe empfindlich getroffen. In der anhaltend angespannten Wettbewerbssituation führt dies zu einer existenziellen Bedrohung für viele Betriebe.

4. Mitnahmeeffekt

Äusserst stossend am geplanten Bonus-Modell ist ferner, dass unnötige Geschenke an jene Leute verteilt würden, die auch ohne Anreiz bereit sind, ein energieeffizientes und emissionsarmes Auto zu kaufen. Dieser so genannte Mitnahmeeffekt ist ökologisch betrachtet nutzlos, da er keinen Einfluss auf die Fahrzeugwahl ausübt. Mit dem von der UREK-S vorgeschlagenen System werden so allein in der Energieeffizienz-Kategorie A etwa 135 Millionen Franken (am Beispiel der 45'000 im Jahr 2007 verkauften Fahrzeuge à Fr. 3000.-) ausgegeben, ohne dass das auch nur den geringsten Effekt auf die CO₂-Emissionen hat. Mit anderen Worten: Fast die Hälfte der durch die geplante Verdoppelung der Automobilsteuer generierten Mehreinnahmen von total rund 300 Millionen Franken würde wirkungslos verpuffen.

5. Fazit

Aus den oben genannten Gründen lehnt der AGVS das vorgeschlagene Bonus-(Malus) Modell ab. Zusammenfassend fällt das vorgeschlagene Modell aus folgenden wichtigen negativen Gründen durch:

- Es ist zu teuer, wenig wirksam und vor allem intransparent
- Es ist für die breite Bevölkerungsschicht nicht verständlich
- Es ist sehr kompliziert und schwer erklärbar
- Es gewichtet den Treibstoffverbrauch zu stark
- Es benachteiligt die Alternativen Treibstoffe und stellt keine Regeln auf für Bewertung neue Antriebskonzepte
- Es führt zu einem grossen Wertverlust der Gebrauchtfahrzeuge und schadet den Garagen und den Endverbrauchern
- Es hat einen überhöhten Mitnahmeeffekt und macht unnötige Geschenke

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen und stehen für ergänzende Auskünfte gerne jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz
Handel / Kommunikation



Urs Wernli
Zentralpräsident



Gregor Bucher
Mitglied der Geschäftsleitung