



*Wir leben in einem gefährlichen Zeitalter.
Der Mensch beherrscht die Natur, bevor er gelernt hat,
sich selbst zu beherrschen.*

Albert Schweitzer

CO₂-Lenkungsabgabe – wie funktioniert?

Für den Fall, dass die angestrebte Reduktion des CO₂-Ausstosses mit freiwilligen Massnahmen allein nicht zu erreichen ist, wurde im Gesetz die CO₂-Lenkungsabgabe verankert. Sie ist ein staatsquotenneutrales Instrument, das den Anreiz für Klimaschutzmassnahmen erhöht, um die Ziele des CO₂-Gesetzes mit marktwirtschaftlichen statt regulatorischen Mitteln zu erreichen.

Und so funktioniert sie: Brennstoffe (Öl, Gas, Kohle) und Treibstoffe (Benzin, Diesel) werden mit einer Klimaabgabe verteuert. Der Erlös wird über einen Klimafonds vollständig zurückerstattet: die Klimaabgaben von Privatpersonen mit einem einheitlichen Pro-Kopf-Betrag via Krankenkasse, die Klimaabgaben der Wirtschaft in Form eines Rabatts auf die AHV-Beiträge der Unternehmen.

Der Preis beeinflusst die Nachfrage. Wenn fossile Energie teurer wird, sinkt der Verbrauch. Architekten werden dann etwas mehr Geld für gute Isolationen einplanen, da sich diese Mehrinvestitionen rasch bezahlt machen. Steigt der Treibstoffpreis, wird beim Autokauf vermehrt auf den Verbrauch geschaut oder sogar der Gebrauch des Autos überdacht. Die Wirtschaft erhält ebenfalls Anreize, die Prozesse energieeffizienter zu gestalten, damit die Summe aus der Amortisation von Investitionen und Betriebskosten minimiert wird.

Wie hoch muss die CO₂-Lenkungsabgabe sein, damit sie die gewünschte Wirkung erzielt?

Die Experten^{1,2,3} gehen davon aus, dass die Klimaabgabe auf Brennstoffe ca. 14 Rappen und auf Benzin und Diesel ca. 30 Rappen pro Liter⁴ betragen muss, falls per 01.01.2005 [!] eingeführt. Diese Abgabesätze können auch in zwei Stufen eingeführt werden. Pro Jahr Verzögerung bei der Einführung steigen die nötigen Abgabesätze um rund 20% an, da in kürzerer Zeit mehr Investitionen ausgelöst werden müssen.

Weshalb ist es wichtig, dass die Lenkungsabgabe möglichst rasch kommt?

Die CO₂-Lenkungsabgabe muss aus klimapolitischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen rasch eingeführt werden, denn:

Freiwillige Massnahmen allein genügen nicht. Selbst die optimistischen Szenarien des Prognos Instituts (2002)⁵ und die ETH/PSI-Studie² zeigen dies in aller Deutlichkeit.

- **Der Klimawandel ist im Gang:** Die weltweiten Emissionen von Treibhausgasen sind so hoch, dass die Konzentrationen in der Atmosphäre weiter stark ansteigen. Erste Symptome des Klimawandels sind unübersehbar, auch in der Schweiz sind die Unwetterschäden beträchtlich. Wer auf unumstössliche Beweise wartet, wird zu spät kommen.
- **Investitionen lenken:** Täglich werden Investitionsentscheide gefällt, die beim Autokauf für 10 Jahre, bei industriellen Grossanlagen für einige Jahr-zehnte und bei Gebäuden sogar für 100 Jahre den Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen bestimmen. Fehlende Preissignale kommen uns alle teuer zu stehen.
- **Zusatznutzen abschöpfen:** Wie in der ETH/PSI-Studie² aufgezeigt, belaufen sich die volkswirtschaftlichen Gewinne auf jährlich 80 bis 260 Mio. Franken und es entstehen auch neue Arbeitsplätze. Diese Zusatznutzen sind auf gesündere Luft, geringere Klimaschäden, weniger Ausgaben für fossile Energien und erhöhte Inlandsinvestitionen in energieeffiziente Technologien zurückzuführen. Besonders KMU können von einer CO₂-Lenkungsabgabe profitieren.
- **Unnötig hohe Abgabesätze vermeiden:** Hätte der Bundesrat die CO₂-Lenkungsabgabe per 1.1.2004 eingeführt, hätte diese in den sieben Jahren bis 2010 emissionsvermindernde Investitionsverlagerungen bewirkt. Zum Beispiel hätten in dieser Zeitspanne etwa zwei Drittel

des Autobestandes durch sparsame Modelle ersetzt werden können. Will man den gleichen Effekt in kürzerer Frist erzielen, muss der Preisanreiz deutlich höher sein – notabene ohne Zusatznutzen.

- **Investitionssicherheit schaffen:** Viele Firmen überlegen sich gegenwärtig, ob sie freiwillige Massnahmen ergreifen sollen. Um die richtigen Entscheide zu fällen, müssen sie wissen, wie sich die Energiepreise auf Grund des Abgabesatz-Fahrplans bei der CO₂-Lenkungsabgabe entwickeln werden.
- **Spielraum für Kyoto-Verhandlungen schaffen:** Nur wenn die Schweiz ihre Hausaufgaben macht, kann sie auf dem internationalen Parkett erfolgreich für mehr Klimaschutz eintreten und als Brückenbauerin zwischen Industrie-, Übergangs- und Entwicklungsländern wirken.

Ausführliche Informationen erhalten Sie unter:

www.greenpeace.ch

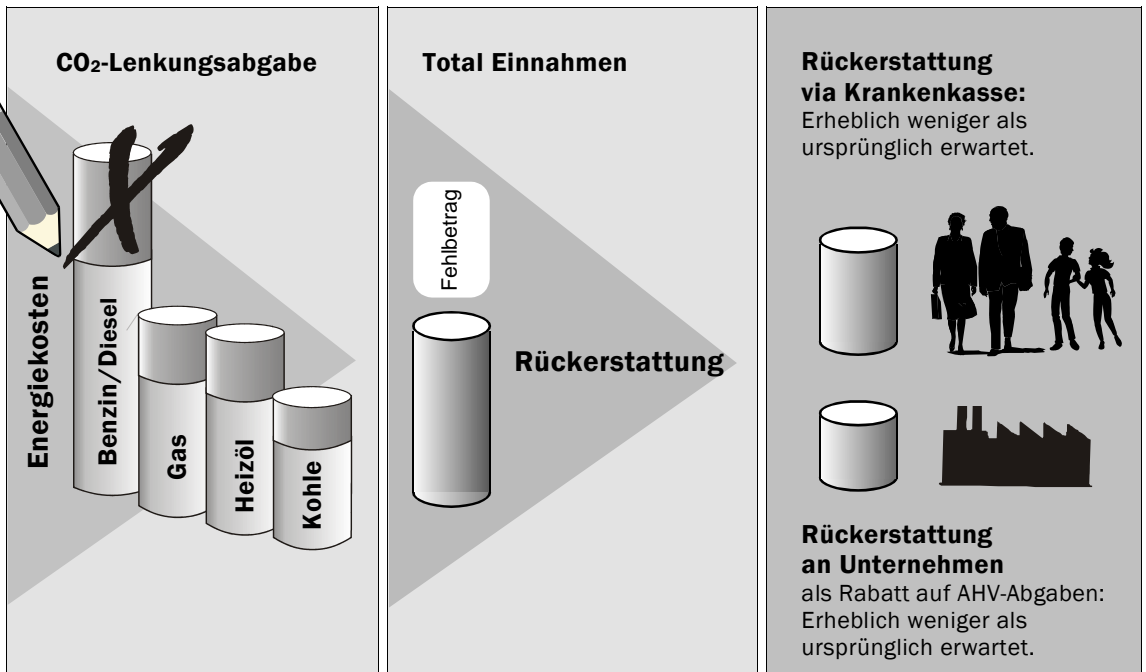
www.verkehrclub.ch

www.wwf.ch/klimafakten

- ¹ Infrac (2003). CO₂-Abgabe/Klimarappen bei Treibstoffen. Studie im Auftrag des BUWAL, Bern
- ² Jochem E. (2003). Energieperspektiven bis 2010: CO₂-Reduktionspotentiale des Energiesystems in der Schweiz. gwa (Gas Wasser Abwasser), 9/2003: 665-677
- ³ Prognos 2003. CO₂-Abgabe bei Brennstoffen, Studie im Auftrag des BUWAL, Bern
- ⁴ Die Lenkungsabgabe wird in Franken pro Tonne emittiertes CO₂ festgelegt, d.h., die Lenkungsabgabe wird für jeden Brenn- und Treibstoff unterschiedlich sein. Für Brennstoffe wird von 50 Franken pro t CO₂ ausgegangen, für Treibstoffe von ca. 130 Fr./t. Gemäss Gesetz beträgt der Maximalabgabesatz 210 Fr./t CO₂
- ⁵ Prognos 2002. Standortbestimmung CO₂-Gesetz. Studie im Auftrag des BUWAL, Bern

Quelle: Faktsheet zur Klimapolitik Nr. 1, Greenpeace, VCS und WWF.

Grafik: Status nach BR-Entscheid vom 23.3.05





Der Klimarappen – eine CO₂-politische Falschmünzerei

Der Klimarappen wurde von der Erdölvereinigung ins Spiel gebracht, um die CO₂-Lenkungsabgabe im Treibstoffbereich zu verhindern. Ausser für die Erdölindustrie ist dieser Vorschlag allerdings wenig attraktiv. Volkswirtschaftliche, umweltpolitische und rechtliche Argumente sprechen klar dagegen.

Was soll der Klimarappen?

Die Erdölvereinigung (EV) – unterstützt durch auto-schweiz und Strassenverkehrsverbände –, schlug 2002 vor, eine Abgabe von 1 Rappen pro Liter Benzin und Diesel zu erheben und die Einnahmen daraus in eine Stiftung einzubringen. Diese hätte den Auftrag, mit den rund 70 Mio. Franken rund 2.5 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr im Treibstoffbereich einzusparen¹. Ein kleiner Teil dieser Reduktion hätte im Inland zu geschehen, z. B. durch die Unterstützung des EcoDrive-Fahrstils, Förderung von Car-Sharing und zur Hauptsache durch Beimischen von Bioethanol zum Treibstoff. Das A und O aber wäre der Einkauf von Emissionszertifikaten im Ausland. Im Widerspruch zum CO₂-Gesetz könnten so die effektiven Emissionen im Inland, statt um 8% zurückzugehen, um weitere 5% anwachsen.

Seit dem Referenzjahr 1990 ist der Treibstoffabsatz in der Schweiz um 6.6% gestiegen. Um dem Gesetz Genüge zu tun, müsste er nun um 14% gedrückt werden. Dass dies der Erdölvereinigung missfällt, ist nachvollziehbar, klimapolitisch aber nicht weiter von Belang.

Was spricht umweltpolitisch gegen den Klimarappen?

- **Keine Lenkungswirkung:** Aufgrund einer Vielzahl von ausländischen Studien ist mit einer Preiselastizität von -0.3 zu rechnen, d.h., bei einer zehnzehnteligen Verteuerung des Treib-

stoffs sinkt der Absatz um 3% (Infras 2003)². Ein Rappen pro Liter verfehlt jede Lenkungswirkung.

- **Schritt ins klimapolitische Abseits:** Nach Ablauf der ersten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls (von 2008 bis 2012) würde der Schweizer Verkehr also rund 5% mehr CO₂ als 1990 ausstossen (statt 8% weniger). Für die zweite Verpflichtungsperiode müssten somit tatsächliche Reduktionen in der Grössenordnung von 25% innert 5 Jahren erreicht werden: demokratiepolitisch kaum machbar und wirtschaftlich kaum tragbar.
- **Keine Verbesserung der Umweltqualität:** Gleichzeitig mit einer Abnahme der CO₂-Emissionen gehen auch andere Emissionen zurück. Diese sogenannten Sekundärnutzen – bessere Volksgesundheit, weniger Unfälle, höhere Umweltqualität – verkehrt der Klimarappen ins Gegenteil.
- **Bioethanol aus dem Ausland:** Im Beimischen von Ethanol liegt das grösste CO₂-Einsparpotenzial bei den von der EV vorgeschlagenen inländischen Massnahmen. Falls hierzu Bioethanol aus dem Ausland verwendet würde, wäre auch hier unklar, ob dies wirklich zusätzliche Reduktionen generiert oder ob das Bioethanol nicht lediglich anstatt im Ausland in der Schweiz verbraucht wird.

Was spricht wirtschaftlich gegen den Klimarappen?

- **Volkswirtschaftlich unklug:** Der Klimarappen verhindert gemäss einer Studie der ETH Zürich und des Paul Scherer Institutes³ Nettonutzen von jährlich 80 bis 260 Mio. Franken. Diese ergäben sich, wenn die freiwilligen Massnahmen mit einer Lenkungsabgabe auf Brenn- und Treibstoffe unterstützt würden. Der Klimarappen

verursacht hingegen nach Angaben der Initianten Kosten von rund 70 Mio. Franken pro Jahr.

- **Arbeitsplätze:** Der Klimarappen bewahrt vielleicht einige Arbeitsplätze in der Treibstoffbranche, während gemäss der oben erwähnten Studie eine Umsetzung des CO₂-Gesetzes mit Lenkungsabgaben netto 3000–4000 Arbeitsplätze schafft.
- **Auslandabhängigkeit bleibt:** Mit dem stetig steigenden Treibstoffverbrauch fliessen auch immer mehr «Petrodollars» aus der Schweiz ins Ausland ab.
- **Fragwürdige Auslandprojekte:** Die EV betont, dass sie nicht nur billige, sondern auch gute Projekte im Ausland fördern wolle. Diese dürften oft schwer zu finden sein. Entweder sind die Projekte sehr effizient und könnten problemlos auch durch gewinnorientierte Investoren realisiert werden. Oder das Projekt betrifft neue Technologien mit erheblichen Zusatzkosten und hohen Anforderungen an Wartung und Anlagen. Damit erhöht sich das Risiko, dass die Investition die erhoffte Laufzeit nicht erreicht und die erwarteten Zertifikate nicht liefern kann.

Was spricht rechtlich gegen den Klimarappen?

- **Private Zwangsabgabe:** Für die EV «freiwillig», wäre der Klimarappen für die Autofahrenden den facto eine Zwangsabgabe. Rechtspolitisch

steht eine solche private Zwangsabgabe auf unsicheren Füssen, zumal wenn sie der Umgehung realer Reduktionen dient und nichts dazu beiträgt, dass der Markt besser spielt.

- **CO₂-Gesetz verletzt:** Das CO₂-Gesetz erwägt den Einsatz von CO₂-Emissionszertifikaten lediglich als Zusatz zu den inländischen Massnahmen. Da im Verkehrsbereich bisher nur wenig getan wurde und die Erfolge ohne flankierenden Anreiz durch eine Lenkungsabgabe zudem bescheiden sein dürften (EcoDrive, CarSharing, Energietikette), ist eigentlich klar, wo der Hebel primär anzusetzen ist.

¹ Factor Consulting + Management AG (2002). Klimarappen: Freiwillige Treibstoffabgabe zur Finanzierung von Treibhausgasreduktionen. www.factorag.ch/pdf%20files/executivesummary.pdf

² Infrac (2003) Treibstoffe: CO₂-Abgabe und «Klimarappen», Bern

³ Jochem E. (2003). Energieperspektiven bis 2010: CO₂ -Reduktionspotentiale des Energiesystems in der Schweiz.

gwa (Gas Wasser Abwasser), 9/2003: 665-677

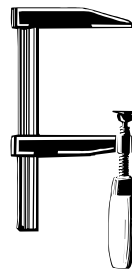
Weitergehende Analyse und Information:

Rechsteiner R. (2003). Klimarappen oder Klimaschutz: Eine neue Steuer der Erdöl-Vereinigung soll eine wirksame CO₂-Politik verhindern.

Report siehe www.wwf.ch/Klimarappen

Ruedi Widmer

Schreiner –
Reparaturservice
Lohnemerstr. 27
8234 Stetten/SH
☎ 052 / 643 58 75



- Küchenarbeitsplatten abschleifen und ölen
- Haustüren renovieren
- Fenster und Türen abdichten
- zu allen Fenstertypen passende Fliegengitter besorgen
- und vieles andere mehr ...

Ihr Störschreiner!

Bio-Ethanol – Valium fürs Klimagewissen

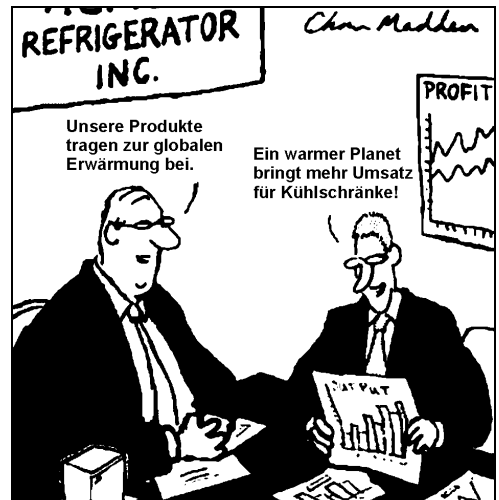
Die Erdöl- und Autobranche zieht zwar die Zusammenhänge zwischen dem Verbrauch fossiler Energien und dem Klimawandel in Zweifel. Dennoch würde die Erdölvereinigung (EV) auch Treibstoffe mit Zusatz von Bio-Ethanol, also *Agrar-Alkohol*, vermarkten. Der Zusatz «Bio» verleiht dem Produkt erst noch absatzfördernden Wohlklang und Nähe zu Natürlichkeit. Ist es aber bei weitem nicht! Ebenso wenig der Energieträger Wasserstoff.

Dieser hinterlässt zwar keine Schadstoffe. Doch um Wasserstoff als «sauber» deklarieren zu dürfen, muss klar sein, dass er mittels regenerativer Energie erzeugt wurde und nicht mittels Erdöl, Kohle, Erdgas oder gar Atomkraft.

Agrar-Alkohol basiert – je nach Herkunft – auf der Produktion und Verarbeitung von Weizen, Zuckerrüben, Kartoffeln, Zuckerrohr, Mais. Im Klartext: Vorgelagerte Prozesse sind bereits mit fossiler Energie belastet. So durch Flächenrodung, Anbau, Einsatz und Betrieb von Maschinen, Produktionsanlagen, (ev. globalen) Transportmitteln und grauer Energie, die in Düngemitteln und Pestiziden steckt. Sollen etwa in der dritten Welt Wälder gerodet werden, die eigentliche CO₂-Speicher (sog. CO₂-Senken) sind, um auf diesen Flächen «sauberen» Agraralkohol für die Mobilität der ersten Welt zu produzieren?

Aber selbst die Eidg. Alkoholverwaltung ortet in der «grünen Energie» ein neues Absatzpotenzial für die einheimische Landwirtschaft, also für unseren «Nährstand», dessen Auftrag es doch wäre, auf den verbliebenen Kulturflächen Nahrungsmittel zu produzieren. – Auch wenn infolge massiver Kulturlandverschwendung diese Aufgabe nur noch teilweise erfüllt werden kann ...

Doch angesichts gefüllter Regale wird vergessen oder als normal empfunden, dass diese Differenz (derzeit noch) durch Herbeikarren aus dem Ausland und Einfliegen aus aller Welt auf energieintensive Art und Weise ausgeglichen wird. – Notabene auch aus Weltgegenden und Ländern, die den Eiweissbedarf ihrer eigenen Bevölkerung selbst nicht zu decken vermögen.



Der Selbstbetrug

Wer also glaubt, mit «Bio»-Treibstoff umweltfreundlich zu fahren, jagt, je nach Herkunft, auch die Nahrungsmittel Weizen, Kartoffel, Mais, Zuckerrohr oder -rüben durch seinen Auspuff!

In einer Studie des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (Arbeitspapier 1136 / Nov. 2002) wurde die klimapolitische Option von Bio-Ethanol untersucht. Dies jedoch nur aus rein wirtschaftlicher Perspektive und ohne Gewichtung auch der ökologischen Fakten und Folgen. Die Untersuchung schliesst wie folgt ab:

«Die Abschätzung der Vermeidungskosten einer Tonne CO₂ durch den Einsatz von Bio-Ethanol haben gezeigt, dass diese um den Faktor 10 bis 50 über den Kosten alternativer Vermeidungsstrategien liegen. Die Förderung von Bio-Ethanol ist deshalb keine gesamtwirtschaftlich effiziente Strategie.»

Es scheint indessen, etliche Zeitgenossen hätten jegliche Bodenhaftung verloren und vergessen, dass unsere physische Existenz und jene künftiger Generationen, letztlich vom (noch) vorhandenen Kulturland abhängt und nicht allein vom Konsum von Dienstleistungen aller Art, mit denen wir uns gegenseitig abzocken, um so das vermeintlich immerwährende Wachstum zu pushen.

Eine Perversion des Denkens!

Hugo Mahler