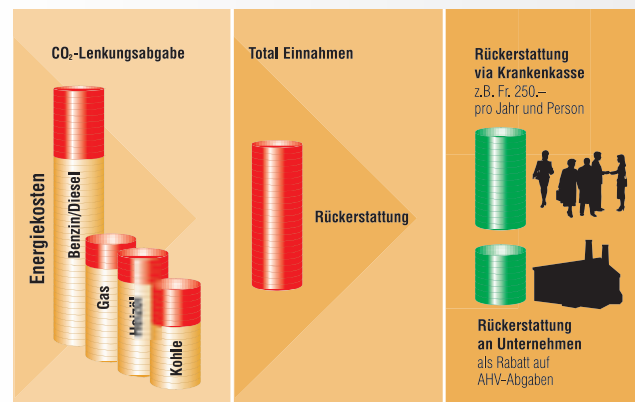




# CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe – wie funktioniert?

Für den Fall, dass die angestrebte Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses mit freiwilligen Massnahmen allein nicht zu erreichen ist, wurde im Gesetz die CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe verankert. Sie ist ein staatsquotenneutrales Instrument, das den Anreiz für Klimaschutzmassnahmen erhöht, um die Ziele des CO<sub>2</sub>-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 (siehe Illustration): 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 CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe sein, damit sie die gewünschte Wirkung erzielt?

Die Experten<sup>1,2,3</sup> gehen davon aus, dass die Klimaabgabe auf Brennstoffe ca. 14 Rappen und auf Benzin und Diesel ca. 30 Rappen pro Liter<sup>4</sup> betragen muss, falls per 1.1.2005 eingeführt. Diese Abgabesätze können auch in zwei Stufen eingeführt werden: ein erster Teil sofort (1.1.2005) und der Rest zu einem definierten späteren Zeitpunkt. 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 CO<sub>2</sub>-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)<sup>5</sup> und die ETH/PSI-Studie<sup>2</sup> 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 Jahrzehnte und bei Gebäuden sogar für 100 Jahre den Energieverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen bestimmen. Fehlende Preissignale kommen uns alle teuer zu stehen.
- Zusatznutzen abschöpfen (siehe Factsheet 3 «Sekundärnutzen»): Wie in der ETH/PSI-Studie<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe profitieren.
- Unnötig hohe Abgabesätze vermeiden: Hätte der Bundesrat die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.



Fotos: © WWF

1 Infrac (2003). CO<sub>2</sub> -Abgabe/Klimarappen bei Treibstoffen. Studie im Auftrag des BUWAL, Bern

2 Jochem E. (2003). Energieperspektiven bis 2010: CO<sub>2</sub> -Reduktionspotentiale des Energiesystems in der Schweiz. gwa (Gas Wasser Abwasser), 9/2003:665-677

3 Prognos 2003. CO<sub>2</sub> -Abgabe bei Brennstoffen, Studie im Auftrag des BUWAL, Bern

4 Die Lenkungsabgabe wird in Franken pro Tonne emittiertes CO<sub>2</sub> festgelegt, d.h., die Lenkungsabgabe wird für jeden Brenn- und Treibstoff unterschiedlich sein. Für Brennstoffe wird von 50 Franken pro t CO<sub>2</sub> ausgegangen, für Treibstoffe von ca. 130 Fr./t. Gemäss Gesetz beträgt der Maximalabgabesatz 210 Fr./t CO<sub>2</sub>.

5 Prognos 2002. Standortbestimmung CO<sub>2</sub>-Gesetz. Studie im Auftrag des BUWAL, Bern

Ausführliche Informationen erhalten Sie unter:

[www.greenpeace.ch](http://www.greenpeace.ch) [www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch) [www.wwf.ch/klimafakten](http://www.wwf.ch/klimafakten)