



# Der Klimarappen – eine CO<sub>2</sub>-politische Falschmünzerei

**Der Klimarappen wurde von der Erdölvereinigung ins Spiel gebracht, um die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> pro Jahr im Treibstoffbereich einzusparen<sup>1</sup>. 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 (siehe Factsheet 5 «Emissionszertifikate»). Im Widerspruch zum CO<sub>2</sub>-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 EV missfällt, ist nachvollziehbar, klimapolitisch aber nicht weiter von Belang.

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

CO<sub>2</sub>

### 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 zehnpromzentigen Verteuerung des Treibstoffs sinkt der Absatz um 3% (Infras 2003)<sup>2</sup>. Ein Rappen pro Liter verfehlt jede Lenkungswirkung.
- Schritt ins klimapolitische Abseits: Nach Ablauf der ersten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls (2008 bis 2012) würde der Schweizer Verkehr also rund 5% mehr CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen gehen auch andere Emissionen zurück. Diese sogenannten Sekundärnutzen (*siehe Factsheet 3 «Sekundärnutzen»*) – bessere Volksgesundheit, weniger Unfälle, höhere Umweltqualität – verkehrt der Klimarappen ins Gegenteil.
- Bioethanol aus dem Ausland: Im Beimischen von Ethanol liegt das grösste CO<sub>2</sub>-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.



Fotos: Greenpeace

### Was spricht wirtschaftlich gegen den Klimarappen?

- Volkswirtschaftlich unklug: Der Klimarappen verhindert gemäss einer Studie der ETH Zürich und des Paul Scherrer Institutes<sup>3</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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 de facto eine Zwangsabgabe. Rechtspolitisch steht eine solche private Zwangsabgabe auf unsicheren Füüssen, zumal wenn sie der Umgehung realer Reduktionen dient und nichts dazu beiträgt, dass der Markt besser spielt.
- CO<sub>2</sub>-Gesetz verletzt: Das CO<sub>2</sub>-Gesetz erwägt den Einsatz von CO<sub>2</sub>-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, Energieetikette), ist eigentlich klar, wo der Hebel primär anzusetzen ist (*siehe Factsheet 4 «Supplementarität»*).

<sup>2</sup> Infras (2003) Treibstoffe: CO<sub>2</sub>-Abgabe und «Klimarappen», Bern  
<sup>3</sup> Jochem E. (2003). Energieperspektiven bis 2010: CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Politik verhindern. Report siehe [www.wwf.ch/Klimarappen](http://www.wwf.ch/Klimarappen)

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)