

Verein energie-wende-ja

Totalrevision des CO₂-Gesetzes - Argumente gegen das SVP-Positions- papier «Für ein Klima der Vernunft»

9. Januar 2021

Autor:

Walter Ott
Steinstrasse 40 B, 5406 Rütihof

Verein energie-wende-ja
Bürglenstrasse 35
3006 Bern
info@energie-wende-ja.ch

Auskünfte:

Walter Ott, 079 317 88 15, walter.ott@econcept.ch
Ruedi Meier, 079 406 56 27, ruedimeier@bluewin.ch

Inhalt

Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes: Ein dringend benötigter Schritt zu einer wirksameren Klimapolitik	1
«Für ein Klima der Vernunft» - Position der SVP-Gegner des CO₂-Gesetzes	3
Grundsätze	3
Steht die Schweiz klimapolitisch mustergültig da? Verwirrspiel um den Einfluss der Schweiz und den Erfolg der bisherigen Klimapolitik	3
Das vorgeschlagene CO ₂ -Gesetz: Widersprüchliche Forderungen und Vorbehalte - zum Teil nicht belegte bzw. übertriebene Auswirkungen - Ausblendung oder Verneinung des Beitrags des Gesetzes an die CO ₂ -Ziele	5
Schlussbemerkungen -	12
Literatur	14

Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes: Ein zentraler und dringend benötigter Schritt zu einer wirksameren Klimapolitik

Am 25. September 2020 wurde die Totalrevision des CO₂-Gesetzes (CO₂G) für die Zeit nach 2020 von den eidgenössischen Räten verabschiedet. Verschiedenen Organisationen und die SVP haben das Referendum gegen das CO₂G ergriffen, weshalb das CO₂-Gesetz zur Abstimmung kommen wird (SVP, 2020: Für ein Klima der Vernunft, Positionspapier der Schweizerischen Volkspartei zur Umwelt- und Energiepolitik, 20. Oktober 2020)

Das revidierte CO₂G legt Verminderungsziele für den Zeitraum bis 2030 und das indikative Langfristziel von «Netto-Null» Treibhausgas- (THG-) Emissionen bis 2050 fest. Für die Übergangszeit bis Ende 2021 werden in einem Übergangsgesetz ein Verminderungsziel festgelegt und diverse zurzeit laufende CO₂-Massnahmen fortgesetzt. Das CO₂G schafft die Rahmenbedingungen und enthält Massnahmen für eine Intensivierung der Klimapolitik mit zusätzlichen bzw. verstärkten Massnahmen zur THG-Reduktion:

- **Gesamtziel:** Reduktion der THG-Emissionen bis 2030 um mindestens 50% gegenüber 1990, davon 75% im Inland, d.h. 2030 müssen die THG-Emissionen in der Schweiz um 37.5% tiefer liegen als 1990.
- Die Kantone sorgen für die **Reduktion der CO₂-Emissionen aus Gebäuden** bis 2026/27 um 50% ggü. 1990.

Ab 2023 gilt 0 kg CO₂ pro m² Energiebezugsfläche (EBF) bei Neubauten. Beim Ersatz fossiler Wärmeerzeuger muss ein CO₂-Grenzwert von 20 kg CO₂/m² EBF für Altbauten eingehalten werden. Dieser Wert sinkt alle 5 Jahre um 5 kg/m² EBF. Verbindlich gesicherte Bezüge erneuerbarer flüssiger oder gasförmiger Brennstoffe können zu 50% angerechnet werden, wenn gleichzeitig Effizienzmassnahmen (Gebäudehülle, Gesamtanierung) ergriffen werden bis zu 100%.

- **CO₂-Abgabe auf Brennstoffen:** Erhöhung der aktuellen CO₂-Abgabe in Abhängigkeit der Zielerreichung bis maximal 210 CHF/t CO₂. Der Bundesrat setzt den Abgabesatz zwischen 96 und 210 CHF/t nach Massgabe der Erreichung der Zwischenziele fest; Verwendung von maximal 450 Mio. CHF/a bzw. 33% der jährlichen Einnahmen aus der Abgabe für das Gebäudeprogramm; Rückverteilung der verbleibenden Erträge, 60% an die Bevölkerung (pro Kopf) und 40% an die Wirtschaft (gemäss AHV-Lohnsumme, bis zum Maximallohn gemäss Unfallversicherung).
- **CO₂-Vorschriften (Zielwerte) für Fahrzeuge** (PW, LNF und neu auch SNF) nach neuem WLTP-Messverfahren. 2025-2029 -15% ggü. 2021, ab 2030 bei PW -37.5%, bei LNF -31% und bei SNF -30% ggü. 2021.

Flottenzielvorgaben für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen für Fahrzeugimporteure. Bei Überschreitung der Flottenzielvorgabe gilt eine Ersatzleistungspflicht (pro PW 95-152 CHF pro g CO₂ über der Zielvorgabe).

- **CO₂-Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure:** Der Bundesrat legt fest, welcher Anteil der CO₂-Emissionen von Treibstoffen zu kompensieren ist; Kompensation von max. 90% der CO₂-Emissionen importierter Treibstoffe; dabei Mindestanteil von 3% erneuerbare Treibstoffe und Inlandanteil der Kompensation von mindestens 15%/20% bis 2024/ab 2025. Zur Finanzierung der Kompensation Zuschlag auf Treibstoffen von 10/12 Rp./l bis 2024/ab 2025.
- **Teilnahme am Emissionshandel** der EU für grosse THG-Emittenten mit Abgabenbefreiung
- **Flugticketabgabe** von 30 bis 120 CHF/Flug (von Bundesrat je nach je nach Beförderungsklasse und Reisedistanz festgesetzt) sowie eine Privatflug-Abgabe für die **allgemeine Luftfahrt** von 500 –

3'000 CHF/Flug für Flugzeuge >5.7 Tonnen; Rückverteilung von mindestens 50% der Einnahmen an Bevölkerung und Wirtschaft

- **Klimaverträglichkeitsprüfung** für neue/erheblich geänderte Anlagen gemäss Umweltschutzgesetz

- **Klimafonds**

Einnahmen Klimafonds:

CO₂-Abgabe, Abgaben Flugverkehr, Sanktionen bei Nichteinhalten der Emissionsvorschriften für Fahrzeuge (50% der Sanktionen gehen in den NAF), Sanktionen bei Nichteinhalten der Kompensationspflicht, Einnahmen aus dem Emissionshandel und von den Verminderungsverpflichtungen sowie Erlöse von der Abgabe von Emissionsrechten an Betreiber von Anlagen und Luftfahrzeugen.

Verwendung der Mittel des Klimafonds:

Ein Drittel des Ertrages der **CO₂-Abgabe** (max. 450 Mio. CHF/a) für Massnahmen zur Verminderung von THG-Emissionen wie die Finanzierung des Gebäudeprogramms (Globalbeiträge an die Kantone), Innovations- und Technologieförderung.

Max. 50% der **Flugticketabgabe + Abgaben aus allgemeiner Luftfahrt**: Für Massnahmen zur Verminderung der Klimawirkungen des Flugverkehrs.

Ertrag aus der **Versteigerung von Emissionsrechten** + 50% des Ertrages aus **Ersatzleistungen von Fahrzeugimporteuren** + Ertrag aus **Ersatzleistungen für nicht mit Emissionsrechten gedeckte Emissionen** + Ertrag von **Ersatzleistungen von Treibstoffimporteuren** für nicht erfüllte Kompensationen + Ersatzleistungen bei **Nichteinhalten von Verminderungsverpflichtungen** abgabebefreiter Unternehmungen: Verwendung für THG-Reduktionsprojekte von Kantonen und Gemeinden (<25 Mio.), für Nachtzüge (<30 Mio.) und P&D- Projekte/Bürgschaften von innovativen Firmen sowie zur Vermeidung von Schäden (Adaption) aufgrund der Folgen der erhöhten THG-Emissionen.

- **Rückverteilung der Erträge aus der CO₂-Abgabe und der Abgaben bei der Luftfahrt an Bevölkerung und Wirtschaft:**

Aufteilung Bevölkerung/Wirtschaft aufgrund der entrichteten Abgaben.

Der Anteil der Bevölkerung wird pro Kopf über die Krankenkassen zurückverteilt.

Der Anteil der Wirtschaft wird über die AHV-Ausgleichskassen nach Massgabe der abgerechneten Lohnsumme bis zum Höchstbetrag des massgebenden versicherten Verdienstes der Unfallversicherung an die Betriebe rückverteilt.

- **Änderung Mineralsteuergesetz:**

Stufenweise Aufhebung der Mineralsteuerrückerstattung an konzessionierte Transportunternehmungen ab 2026/2030. Verwendung der Mehreinnahmen für die Förderung CO₂-neutraler Antriebe. Verlängerung Erleichterungen bei der Mineralölsteuer für Erdgas, Biogas, biogene Treibstoffe bis 2023

Auch wenn das revidierte CO₂G deutlich bessere Rahmenbedingungen schafft und verstärkte Massnahmen zur THG-Reduktion vorsieht, genügt es noch nicht, um das langfristige Netto-Null-Ziel zu erreichen. Es ist aber ein wichtiger und absolut unerlässlicher Schritt in diese Richtung.

Argumente gegen das Positionspapier «Für ein Klima der Vernunft» der SVP gegen das revidierte CO₂-Gesetz

Grundsätze

Die SVP formuliert in ihrem Positionspapier "Für ein Klima der Vernunft" ihre Position im Bereich der Umwelt-, Energie- und Klimapolitik (20. Oktober 2020):

- Sie beansprucht darin für "*sinnvolle Bestrebungen zur Erhaltung, Wiederherstellung und Verbesserung der natürlichen Lebensgrundlagen*" zu sein,
- um dies zu gewährleisten "*setzt (sie) auf die in der Praxis erprobten Erkenntnisse und eigenverantwortlichen Handlungsgrundsätze von Wissenschaft, Technik und Industrie*".
- neue oder höhere bestehende Abgaben, Gebühren und Steuern in der Klimapolitik werden abgelehnt,
- befürwortet werden "*intelligente Anreize im Umwelt- und Klimabereich*"

Steht die Schweiz klimapolitisch mustergütig da? Verwirrspiel um den Einfluss der Schweiz und den Erfolg der bisherigen Klimapolitik

Kommentare zu *kursiv gedruckten Aussagen im SVP-Positionspapier*:

"Gemessen am weltweit verursachten CO₂-Ausstoss (anthropogen und natürlich) kann die Schweiz aktiv einen Beitrag im Zehntausendstel-Bereich beeinflussen."

- Die zurzeit sehr schnell ablaufenden Veränderungen des globalen Klimas werden von den menschengemachten Treibhausgas-Emissionen verursacht¹. Die viel grösseren natürlichen CO₂-Emissionen sind für die Klimaveränderung irrelevant, weil die natürlichen CO₂-Flüsse ausgeglichen sind, das freigesetzte CO₂ wird von der Natur wieder gebunden (Photosynthese)². Es ist grob verschleiern und soll wohl demotivierend wirken, wenn die SVP von einem Beitrag der Schweiz an die natürlichen und menschengemachten THG-Emissionen im zehntausendstel-Bereich spricht. **Pro Kopf** der Bevölkerung sind die global erzeugten THG-Emissionen der schweizerischen Gesamtnachfrage die am **viertgrössten** weltweit (nach den USA, Australien und Kanada)³!
- Die SVP betont das eigenverantwortliche Handeln. Das gilt aber auch bei der globalen Klimaproblematik. Laut Prof. R. Knutti kennt die UNO das Prinzip der "gemeinsamen, aber differenzierten Verantwortung". Das heisst jeder muss zur CO₂-Reduktion beitragen (keine Trittbrettfahrer), wer mehr verursacht und verursacht hat, muss mehr beitragen und wer mehr kann (Wohlstand, Technologien) muss mehr beitragen.⁴ Nicht der Anteil der Schweiz an den global vom Mensch verursachten Emissionen ist massgebend, sondern die Höhe der Emissionen pro Kopf sowie das technisch-wirtschaftliche Potenzial der Schweiz zur Emissionsminderung.

"Die Schweiz belegt mit 4.3 t CO₂ pro Person und Jahr international Rang 86". "International ist die schweizerische CO₂-Effizienz hinsichtlich kg CO₂ pro Dollar (bzw. pro Bruttoinlandsprodukt) hervorragend. Die Schweiz belegt Rang 136."

¹ Erdöl, Kohle-, Gasverbrennung, Landwirtschafts- und Industrieemissionen von Methan, Lachgas und synthetischen Gasen

² Prof. R. Knutti: "Die Kartoffel nimmt durch Photosynthese CO₂ auf, wenn sie wächst. Dann essen wir sie und atmen das CO₂ wieder aus" (Twitter, 21.10.2020)

³ BAFU: Klimawandel in der Schweiz; Bern, 2020, S.28

⁴ Prof. R. Knutti, Twitter 21.10. 2020

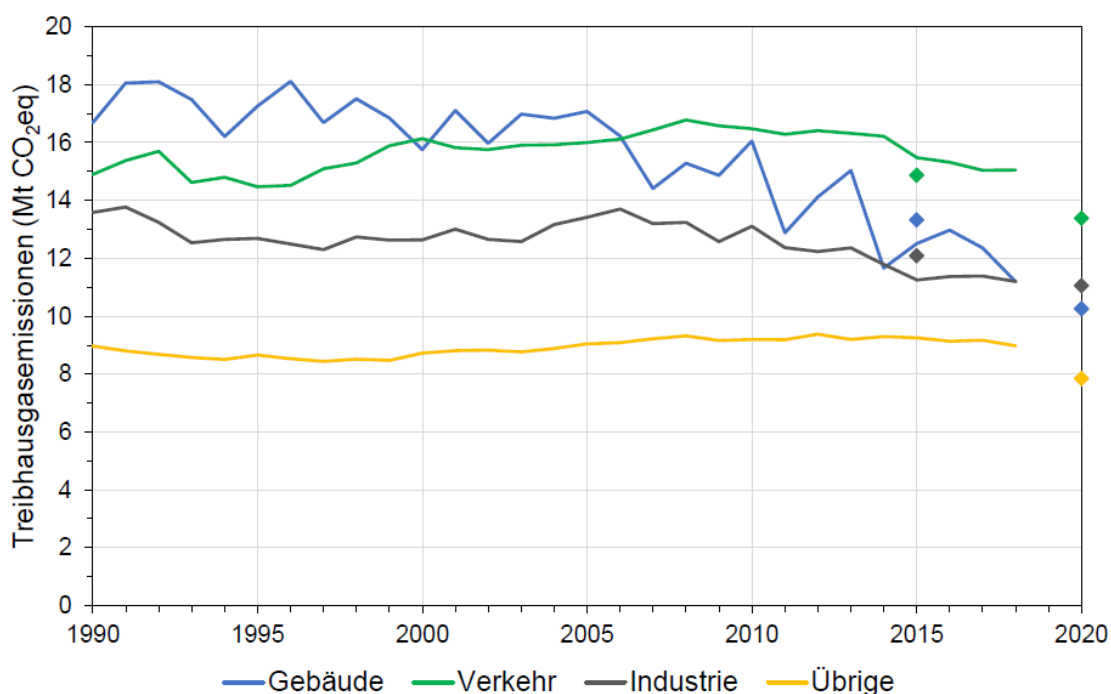
- Die SVP spricht hier nur von den inländischen Emissionen pro Kopf, bei denen die Schweiz gerade etwa im weltweiten Durchschnitt liegt. Da die Schweiz aber ein hochentwickeltes Land mit sehr hohem Lohn- und Einkommensniveau ist, wurde der Grossteil energieintensiver Güterproduktion schon lange von der Schweiz ins kostengünstigere Ausland verschoben. Die Schweiz hat einen überdurchschnittlich hohen Anteil wertschöpfungsintensiver, aber pro Wertschöpfungsfranken energieärmer (Nischen-) Produktion. Rechnet man die Emissionen, die durch die von der Schweiz importierten und im Inland verbrauchten Güter im Ausland erzeugt werden, zu den inländischen CO₂-Emissionen und zieht die inländischen Emissionen für exportierte Güter ab, dann ist die Schweiz das Land mit weltweit den **vierthöchsten** CO₂-Emissionen pro Kopf: **Jährlich 11.3 Tonnen pro Kopf**³ (statt nur 4.3 t inländische CO₂-Emissionen).

Wenn im SVP Positionspapier von Eigenverantwortung und Verursachergerechtigkeit die Rede ist, muss das heissen, dass die Schweiz grosse Anstrengungen unternehmen muss, die von ihr verursachten weit überdurchschnittlichen THG-Emissionen pro Kopf zu reduzieren.

"Die Schweiz hat ihren CO₂-Ausstoss pro Kopf in den letzten 10 Jahren um rund 20 Prozent reduziert. Eine Fortführung dieser Entwicklung resultiert bis 2030 in weniger als der Hälfte des Ausstosses gegenüber 1990. Damit wird die Effizienzverpflichtung unseres Landes gegenüber dem Pariser Abkommen übertroffen. Die Zahlen belegen: Unser Land ist klimapolitisch auf dem richtigen Weg. Ein CO₂-Gesetz voller Verbote und neuer Steuern ist überflüssig."

Was für ein Kurzschluss – oder wenn der Wunsch die Realität zurechtbiegt!

- Die Schweiz hat zwar in den letzten 10 Jahren CO₂-Emissionen reduziert, sie wird aber bis Ende 2020 das gesetzte **Ziel von minus 20% Emissionen gegenüber 1990 nicht erreichen**, v.a. wegen dem Verkehr und dem Gebäudebereich.



Figur 1: Entwicklung der (inländischen) Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2018 mit den Bereichszielen für das Jahr 2020; Quelle: Musterpräsentation BAFU «Totalrevision CO₂-Gesetz nach 2020».

- Das Ziel bis 2030 die CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um 50% zu reduzieren (gemäss Übereinkommen von Paris), stellt in dieser Situation eine Herausforderung dar. Es wird sich nicht so

wie von der SVP suggeriert, mit den heute bestehenden Rahmenbedingungen und der laufenden Technologieentwicklung praktisch von selbst einhalten lassen. Ohne das totalrevidierte CO₂-Gesetz ist die Schweiz klimapolitisch überhaupt nicht auf dem richtigen, zielführenden Pfad und wenn man das Langfristziel von Netto-Null CO₂-Emissionen bis 2050 mitbedenkt erst recht nicht. Das CO₂-Gesetz ist ein unerlässlicher Schritt in Richtung der Zielsetzungen für 2030 bzw.2050. Ob er reichen wird, ist momentan noch nicht gesichert.

Die Schweiz steht klimapolitisch überhaupt nicht mustergültig da. Trotz jahrelanger Energie- und Klimapolitik wird dabei gesetzte Reduktionsziel für das Jahr 2020 nicht erreicht und die dringend notwendige Dekarbonisierung im Gebäude- und Verkehrsbereich kommt viel zu schleppend voran. Die von der SVP in den Vordergrund gerückte Eigenverantwortung alleine hilft viel zu wenig oder wird zu wenig wahrgenommen. Konkret würde dies heissen, dass für jedes Unternehmen, Gebäude etc. Absenktziele festgelegt und auch realisiert würde. Wegen dem Trittbrettfahreffekt wird dies nicht getan, für den einzelnen sind die Vorteile des Nichthandelns kurzfristig zu gross. Es fehlt an wirksamen Rahmenbedingungen, damit sich Wirtschaft und Gesellschaft eigenverantwortlich klimagerecht verhalten. Die Schaffung derartiger Rahmenbedingungen muss daher schnell und entschieden an die Hand genommen werden. Es geht schliesslich um den möglichst effektiven und effizienten Umbau der fossilen Energieproduktions- und Verbrauchsinfrastrukturen in Richtung der anspruchsvollen Langfristziele, was langfristig den völligen Ausstieg aus der fossilen Energieversorgung bedeutet. Aufgrund der langen Lebensdauer der energie- und klimarelevanten Infrastrukturen bedeutet jede klimapolitisch unerwünschte Investition heute schädliche CO₂-Emissionen für die kommenden 15-30 Jahre, d. h. wir müssen schon heute klimagerecht investieren, damit die CO₂-Zielsetzungen des IPCC für 2050 überhaupt in Reichweite rücken. Das CO₂-Gesetz schafft Rahmenbedingungen, die solche Investitionen auch wirtschaftlich sinnvoll machen und klimagerechtes Verhalten belohnen. Dabei enthält das CO₂-Gesetz Massnahmen, welche verursachergerecht mehr Kostenwahrheit einfordern (CO₂-Lenkungsabgabe und Flugticketabgabe, mit Rückverteilung eines grösseren Teils der Erträge) und ergänzt dies durch Anreize und Vorschriften zu Emissionsminderungen.

Das vorgeschlagene CO₂-Gesetz: Widersprüchliche Forderungen und Vorbehalte der SVP: Zum Teil nicht belegte bzw. übertriebene Auswirkungen und Ausblendung bzw. Verneinung des Beitrags des Gesetzes an die CO₂-Ziele durch die SVP

Kommentare zu kursiv gedruckten Aussagen im SVP-Positionspapier:

"Immense Kosten – keine Wirkung" (?)

- ***"Das CO₂-Gesetz wird die Allgemeinheit und die Wirtschaft in den kommenden Jahren 30 bis 40 Milliarden Franken kosten."***
- ***"Die Lenkungswirkung der bisherigen CO₂-Abgabe tendiert gegen null."***
- ***"Der Bund wird mindestens 1 Mrd. Franken für Subventionen der Klimawirtschaft abzwacken."***

Kosten von 30-40 Milliarden? (Bis wann und woher kommen diese Kosten?)

Da wird versucht, mit hohen Kosten, die in die Welt gesetzt werden, die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen zu erschrecken. Die von der SVP behaupteten Kosten von 30 – 40 Mrd. CHF werden im Positionspapier nicht belegt, sind sachlich nicht haltbar und stellen eine grobe Irreführung und Angstmacherei dar. Die behaupteten Kosten von 30-40 Mrd. hängen völlig in der Luft, es wird nicht mal ausgewiesen, in welchem Zeitraum diese Kosten anfallen sollen noch wird gesagt für was. Es

kann nur vermutet werden, dass im Positionspapier einfach die geschätzten Einnahmen aus einer CO₂-Abgabe mit dem Maximalsatz von 210 CHF/Tonne CO₂, sowie die Erträge der Flugticketabgabe und der Erhöhung des Benzinpreises für die Kompensationsmassnahmen bis 2030 Jahre addiert wurden. Wie schon bei der Kampagne gegen die Energiestrategie 2050 wird dabei mit keinem Wort erwähnt, dass der grössere Teil dieser Abgaben an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückverteilt wird, d.h. keine Kosten darstellen. Gleichzeitig wird mit der vorgeschlagenen pro Kopf Rückverteilung an die Bevölkerung noch ein sozialer Ausgleich geschaffen. Bevölkerungsteile mit tieferen Einkommen verursachen in der Regel weniger CO₂-Emissionen, bezahlen daher geringere Abgaben, profitieren andererseits aber wegen der einheitliche pro Kopf-Rückerstattung der Abgabenerträge überdurchschnittlich von den rückverteilten Erträgen.

Die behaupteten Kosten von 30-40 Milliarden sind daher weit übertrieben, es ist unklar für was diese ausgegeben werden sollen. Ihre Schätzung beruht auf einer irreführenden Bruttobetrachtung, die nur die Abgaben mit ihren Kosten beziffert, was unterschlägt, dass der grössere Teil der Abgaben wieder rückverteilt wird, was von die abgabenbedingten Mehrkosten weggezählt werden muss.

Keine Lenkungswirkung der CO₂-Abgabe

Wider besseres Wissen wird im Positionspapier behauptet, die Wirkung der bisherigen CO₂-Abgabe tendiere gegen null und die geplante CO₂- Abgabe werde keine Veränderung des Klimas bewirken. Zum "Beleg" zitiert das SVP-Positionspapier eine Studie von Ecoplan⁵, welche die Wirkung der CO₂- Abgabe untersuchte und zum genau gegenteiligen Schluss kam! Die Ecoplan-Studie (2017) weist nach, dass im Jahr 2015 die Wirkungen einer CO₂ -Abgabe (ca. 1.3 Mio. t CO_{2eq} 2015) etwa drei Mal höher waren als die Reduktion von etwa 0.4 Mio. t CO_{2eq} 2015 aufgrund des Gebäudeprogrammes und der Zielvereinbarungen mit abgabebefreiten Betrieben. Die im SVP-Positionspapier als Erfolg ausgewiesenen CO₂ -Einsparungen der bisherigen Politik im Brennstoffbereich seit 2010 sind zu einem massgeblichen Teil eine Folge der 2008 eingeführten CO₂-Abgabe auf Brennstoffe, besonders nachdem der Abgabesatz von anfänglich zu tiefen 12 CHF/t CO₂ (2008) auf 36 CHF/t (2010), 60 CHF/t (2014) und seit 2018 und auf 96 CHF/t CO₂ erhöht wurde. Dass CO₂-Emissionen etwas kosten ist für alle Investoren/innen, Verbrauchern/innen, Betriebe, Forschenden etc. ein Anreiz, nach emissionsarmen oder gar emissionsfreien Lösungen zu suchen

Die SVP verlangt Rahmenbedingungen und Anreize, die eigenverantwortliches Handeln fördern, ist aber gegen alle Massnahmen, welche solche Rahmenbedingungen schaffen würden: Die SVP will keine Abgaben, die mehr Kostenwahrheit schaffen, sie ist gegen Vorschriften und gegen Subventionen. So geht das natürlich nicht. Im Gegensatz dazu schafft das CO₂-Gesetz genau solche Anreize: Eine CO₂-Abgabe, die bei allen CO₂-Emittenten mehr Kostenwahrheit und einen finanziellen Anreiz die Emissionen zu vermeiden vermittelt. Gleichzeitig wird der grössere Teil der Abgabenerträge wieder pro Kopf an die Bevölkerung und gemäss AHV-Lohnsumme an die Wirtschaft zurückverteilt, wodurch die abgabebedingten Kostensteigerungen mindestens zum Teil ausgeglichen werden. Wer weniger CO₂-Emissionen als der Durchschnitt verursacht, hat wegen der Rückverteilung sogar einen finanziellen Vorteil. Ein Teil der Abgabenerträge wird vorläufig nicht rückverteilt, sondern zweckgebunden für die Förderung und Verbilligung von Emissionsminderungen bei Gebäuden, in der Mobilität und bei Prozessen in der Wirtschaft sowie für die Bereitstellung erneuerbar produzierter Energie (wie PV, erneuerbare Fernwärme, etc.) verwendet. Das ist wichtig, um die

⁵ Ecoplan, Wirkungsabschätzung CO₂-Abgabe – Aktualisierung bis 2015, BAFU, Bern, Juni 2017. Die Ergebnisse dieser Studie beruhen auch auf den Ergebnissen von Ecoplan, EPFL und FHNW, Wirkungsabschätzung CO₂-Abgabe – Modellrechnungen, BAFU, Dezember 2015 und von TEP Energy GmbH und Rütter Sococo, Wirkungsabschätzung CO₂-Abgabe – Direktbefragungen, BAFU, April 2016.

Transformation der Energieversorgung zu beschleunigen und um die Technologie- und die Marktentwicklungen voranzutreiben. Ohne diese Anreize können die anvisierten Ziele um 2030 bzw. 2050 nicht erreicht werden.

1 Mrd. Franken für Subventionen der Klimawirtschaft abgezackt

In der Zusammenfassung des SVP-Positionspapiers heisst es noch: *"Die SVP befürwortet intelligente Anreize im Umwelt- und Klimabereich"*. Werden aber von den Abgaben zeitlich begrenzt Mittel für die Förderung von Massnahmen und Technologien im Klimabereich zweckgebunden eingesetzt, heisst es umgehend, es würde *"1 Milliarde Franken pro Jahr für Subventionen abgezackt"*. Ohne mehr Kostenwahrheit (CO₂-Emittenten bezahlen für ihre klimaschädlichen THG-Emissionen) und ohne Anreize (die schnelle Technologie- und Marktentwicklung von emissionsarmen/-freien Technologien und klimagerechtes Verhalten werden gefördert) lassen sich die herausfordernden Emissionsziele 2030/2050 nie erreichen. Die bisherige Entwicklung hat nun über Jahre bewiesen, dass der Appell an die sogenannte Eigenverantwortung bei weitem nicht ausreicht, werden doch trotz der heute schon eingesetzten klimapolitischen Massnahmen nicht mal die Klimaziele von 2020 erreicht.

Das CO₂-Gesetz sieht vor, dass von den Erträgen der CO₂-Abgabe **maximal** 450 Mio. CHF/a im Gebäudebereich und von den Abgaben im Luftfahrtbereich **maximal** die Hälfte (<500 Mio. CHF/a) für Massnahmen zur Verminderung der Klimawirkung des Luftverkehrs eingesetzt werden. In den nächsten Jahren dürfte die Förderung beim Gebäudeprogramm in der Nähe des Maximums von 450 Mio. CHF/a liegen, in den späteren Jahren jedoch abnehmen. Beim Flugverkehr ist es noch offen, welcher Anteil der maximal möglichen Zweckbindung der Abgaben im Luftfahrtbereich beansprucht wird. Der Anteil dürfte anfänglich aber weit unter 500 Mio. CHF/a liegen. Es ist daher anzunehmen, dass die Subventionen aufgrund des CO₂-Gesetzes in den kommenden Jahren eher im Bereich von total 550-700 Mio. CHF/a liegen werden.

Die Fördermassnahmen sind wichtig, weil die Massnahmen im Gebäudebereich (Effizienzmassnahmen bei der Gebäudehülle, Umstellung auf erneuerbare Wärmeversorgung) bei der Anschaffung teurer sind als die konventionelle Bauweise oder fossile Wärmeerzeugersysteme. Zwar weisen die klimaschonenden Lösungen bei einer Betrachtung über ihre Lebensdauer i.d.R. etwa gleichhohe oder tiefere Kosten aus, aber das Hemmnis höherer Anfangsinvestitionen verhindert zu oft solche Lösungen. Dazu kommen höhere Informations- und Transaktionskosten (wie Suche eines zuverlässigen Anbieters, Evaluation von Lösungsalternativen statt simpler Ersatz durch dieselbe Lösung, etc.) und die Risiken sind wegen der höheren Anfangsinvestitionen und der Neuigkeit der Technologie oft höher. Mit Förderbeiträgen kann auch angezeigt werden, welche Lösungen gesamtwirtschaftlich erwünscht sind. Gleichzeitig dienen sie dazu, das Hemmnis höherer anfänglicher Investitionsausgaben zu vermindern.

"Mehrkosten von 1'500 Franken pro Familie" – oder wie Kosten grosszügig maximiert und kostenvermindernde Erträge verschwiegen werden

Das Positionspapier ist nicht zimperlich im Umgang mit Zahlen und bei Verschweigen von Fakten: So wird behauptet, Schweizer Familien würden mit dem CO₂-Gesetz jährliche Mehrkosten von 1'500 CHF verursacht:

+ 300 CHF pro Familie und Jahr wegen dem Benzinpreiszuschlag von 10 bis 12 Rp./l zur Finanzierung der CO₂-Reduktionsprojekte im In- und Ausland zur Kompensation der treibstoffbedingten CO₂-Emissionen der Treibstoffe?

Die SVP verwendet dafür ein extremes Beispiel mit einer Vielfahr-Familie (30'000 km/a, der schweizerische Durchschnitt im Jahr 2019 ist 12'800 km pro Fahrzeug und Jahr) und einem Auto, das durchschnittlich 9l/100 km verbraucht, was klar überdurchschnittlich ist.

Wenn wir rechnen ergibt das pro Durchschnittsfamilie selbst beim maximalen Zuschlag von 10 Rp./l nur **160 CHF/a**:

Unsere Berechnungsannahmen: (Hohe) 20'000 km pro Jahr, 8 l/100 km (ist eher hoch) und 10 Rp./l ergibt 160 CHF pro Durchschnittsfamilie und Jahr und das bei einer deutlich überdurchschnittlichen Fahrleistung pro Jahr und recht hohen 8 l/100 km.

Im Positionspapier wird für die überwiegende Mehrzahl der Fahrzeugeigentümer/innen mit viel zu hohen zusätzlichen Treibstoffkosten argumentiert. Der Zuschlag liegt zwischen 4 Rp./l und maximal 10 Rp./l bzw. 12 Rp./l ab 2025, die SVP rechnet also mit dem Maximalzuschlag, der aber nur gewählt wird, wenn die Kompensationsprojekte so hohe Kosten verursachen. Zusätzlich wird der Treibstoffzuschlag als Beispiel für eine Lenkungsabgabe ohne Lenkungswirkung angeführt. Der Treibstoffzuschlag ist aber keine Lenkungsabgabe, sondern eine Abgabe zur Finanzierung der CO₂-Reduktionsprojekte zur teilweisen Kompensation der CO₂-Emissionen der fossilen Treibstoffe. Daher werden die Treibstoffe auch nur mit maximal 10 Rp./l belastet und nicht wie das Heizöl mit total 55 Rp./l. Diese Finanzierungsabgabe hat aber auch eine gewisse Lenkungswirkung. Der Lenkungseffekt von nur +10 Rp./l ist aber relativ gering. Er ist in diesem Fall ein erwünschter Zusatznutzen der Finanzierungsabgabe.

+800 CHF/a für Hauseigentümer/innen und Mieter/innen? wegen der Verdoppelung der CO₂-Abgabe auf Heizöl und Gas?

Erstens wird die CO₂-Abgabe nicht einfach verdoppelt. Der Bundesrat erhöht die CO₂-Abgabe nur dann, wenn es sich zeigt, dass mit den ergriffenen Massnahmen die Zwischenziele der Klimapolitik nicht erreicht werden und auch dann nur im äussersten Fall auf 210 CHF/t CO₂ (Verdoppelung).

Wenn wir rechnen, dann ergibt selbst die maximale Erhöhung der CO₂-Abgabe auf 210 CHF/t CO₂ ggü. heute nur eine Zunahme der jährlichen Brennstoffkosten um 500 - 600 CHF pro Wohnung bzw. EFH mit 130 m² EBF:

Unsere Berechnungsannahmen: Wohnungsgrösse: 130 m² EBF, jährlicher Energieverbrauch bestehendes Gebäude (energetisch nicht saniert): 15 l_{HEL}/m² EBF bzw. 150 kWh Erdgas/m² EBF und eine CO₂-Abgabe von 120 CHF/kg CO₂ ergibt zusätzliche Wärmekosten von **123 CHF pro Wohnung und Jahr**. Steigt die CO₂-Abgabe auf den Maximalsatz von 210 CHF/kg CO₂ dann steigen die Wärmekosten ggü. heute um **586 CHF pro Whg. und Jahr**. Die zusätzlichen Heizkosten hängen natürlich sehr stark von der Wohnungsgrösse und dem energetischen Standard bzw. dem fossilen Energieverbrauch der jeweiligen Wohnung ab (was durchaus beabsichtigt ist).

Auch hier wird mit nicht repräsentativen Wohnungen argumentiert, bei denen überdurchschnittlich hohe zusätzliche Wärmekosten entstehen. Eine **durchschnittliche Familie in einer noch nicht energetisch sanierten Wohnung muss daher nur mit zusätzlichen Kosten von etwa 250-500 CHF/a** rechnen. Bei Familien in neueren oder in energetisch mindestens zum Teil sanierten Wohnungen sind diese Zusatzkosten jedoch deutlich geringer.

Gravierend ist die **vollständige Ausblendung der Tatsache, dass die CO₂-Abgabe zum grösseren Teil an die Bevölkerung und an die Wirtschaft rückverteilt wird**. Die SVP weist also nur die Abgabe aus und unterschlägt die rückverteilten Abgabenerträge. Weil die Rückverteilung an die Bevölkerung pro Kopf erfolgt, profitieren Wohnungseigentümer/innen mit unterdurchschnittlichem fossilem Energieverbrauch von der CO₂-Abgabe, die Rückverteilung wird bei ihnen oft höher sein als die Abgabe. Familien mit Kindern sind primär Gewinner.

Wird die Landbevölkerung deutlich mehr belastet als die städtische?

Es erscheint plausibel, dass die Landbevölkerung grössere Strecken im Auto zurücklegt als die Stadtbevölkerung. Wie wir aber nachgewiesen haben, sind die Mehrkosten infolge des Treibstoffzuschlages für die Finanzierung der Kompensationsprojekte nur im Bereich von 150-200 pro Familie und Jahr (bei den extremen Annahmen der SVP würden sie pro Familie 300 CHF/a betragen).

"Etikettenschwindel Lenkungsabgabe"

"Die im CO₂-Gesetz vorgesehene Lenkungsabgabe ist aber ein Etikettenschwindel. Statt dass die erhobenen Abgaben und Steuern vollumfänglich an die Bevölkerung zurückverteilt werden, wird von den Milliardeneinnahmen munter Geld abgezweigt, (...). Zirka die Hälfte von den zusätzlich erhobenen Steuern und Abgaben fliessen in den sogenannten Klimafonds." (SVP-Positionspapier, Kap. 2.3)

Die vorgeschlagene CO₂-Abgabe und die Flugticketabgabe sind vorläufig keine reinen Lenkungsabgaben, sondern eine Kombination von Lenkungsabgabe und Förderabgabe. Ein Teil der Abgabenerträge soll (zeitlich begrenzt) für das Gebäudeprogramm, für Klimamassnahmen im Luftverkehr und für die Technologie- und Innovationsförderung verwendet werden. Das ist aber nicht die Hälfte der Abgabenerträge, sondern **maximal** ein Drittel der CO₂-Abgabe für das Gebäudeprogramm und maximal 50% der Abgaben im Luftfahrtbereich für Klimamassnahmen im Luftverkehr. Es ist zu erwarten, dass das Maximum von 50% im Luftfahrtbereich nicht ausgeschöpft wird. Die Förderung der Technologie- und Marktentwicklung ist nötig, um den Einsatz klimafreundlicher Lösungen und Verhaltensweisen schneller voranzubringen. Ohne diese Kombination von Lenkungsmaßnahmen mit zeitlich begrenzten Fördermassnahmen ist der Absenkpfad in Richtung Netto-Null 2050 nicht erreichbar (es sei denn, die Lenkungsabgaben würden zusätzlich deutlich erhöht, was schwierig durchsetzbar sein dürfte, daher der Kompromiss im CO₂-Gesetz). Die Finanzierung der Fördermassnahmen durch die "Verursacher von Emissionen", d.h. durch eine Teilzweckbindung der Abgabenerträge ist dabei sachgerechter als eine Steuerfinanzierung von Fördermassnahmen.

"Eigenverantwortung torpedieren?"

"Die Fakten zeigen, dass der stark gesunkene pro-Kopf-Ausstoss der Schweiz vorwiegend auf eigenverantwortliches Handeln und auf die Verfügbarkeit von sauberen Technologien zurückzuführen ist. (...). Die Zahlen belegen: Unser Land ist klimapolitisch auf dem richtigen Weg. Ein CO₂-Gesetz voller Verbote und neuer Steuern ist überflüssig." (SVP-Positionspapier, Kap. 2.4)

Fakt ist, dass die Emissionsreduktionen mit dem Einsatz von energie- und klimapolitischen Instrumenten wie der CO₂-Abgabe ab 2008, Vorschriften im Gebäudebereich, Emissionsgrenzwerten bei Fahrzeugen und diversen Förderprogrammen Fahrt aufgenommen haben. Von "Eigenverantwortung" alleine war dagegen kaum etwas feststellbar. Eigenverantwortung ohne Rahmenbedin-

gungen, welche die Wahrnehmung von Eigenverantwortung sinnvoll machen, wird für die Einhaltung der anspruchsvollen Emissionsziele nie ausreichen (die vielfältigen bisherigen Massnahmen reichen nicht mal zur Einhaltung der Ziele für das Jahr 2020). Auch die vielgepriesene Entwicklung klimafreundlicher Technologien braucht klimapolitische Rahmenbedingungen und Massnahmen, damit F+E und die Technologieentwicklung eine klare Richtung und Erwartungssicherheit beim Einsatz ihrer knappen Mittel erhalten.

Die Schweiz ist zurzeit klimapolitisch überhaupt nicht auf dem richtigen Weg: Nicht mal die Emissionsziele für das Jahr 2020 werden erreicht, und diese sind noch nicht mal konform mit der Netto-Null-Zielsetzung 2050 des Bundesrates. Es steht völlig in den Sternen, wie sich die SVP vorstellt, dass die anspruchsvollen Emissionsziele ohne zusätzliche Massnahmen erreicht werden sollen. Ohne die zusätzlichen Massnahmen des CO₂-Gesetzes werden die Ziele nicht erreicht.

"Das CO₂-Gesetz erdrückt Haushalte und KMU"

"Rentnerinnen und Rentner werden – flankiert durch die kantonalen Vorschriften – faktisch zur Gesamtsanierung ihres Hauses verpflichtet. So werden sie zu Investitionen in der Höhe von 100'000 bis 150'000 Franken gezwungen".

Mit dem neuen CO₂-Gesetz werden immense Kosten auf die Allgemeinheit zukommen, weil ein faktisches Verbot von Öl- und Gasheizungen ebenfalls Inhalt des CO₂-Gesetzes ist Rentnerinnen und Rentner werden – flankiert durch die kantonalen Vorschriften – faktisch zur Gesamtsanierung ihres Hauses verpflichtet. (SVP-Positionspapier, Kap. 2.8)

Das CO₂-Gesetz schreibt bei bestehenden Bauten vor, dass ab 2023 beim Heizungsersatz durch eine Öl- oder Gasheizung ein CO₂-Emissionsgrenzwert von 20 kg CO₂ pro m² Energiebezugsfläche pro Jahr eingehalten werden muss^{6, 7}. Der Ersatz von Öl- und Gasheizungen ist also auch in Zukunft möglich, wenn der Wärmebedarf des Gebäudes soweit reduziert wird, dass der Emissionsgrenzwert nicht überschritten wird. Es gibt kein Verbot für Öl- und Gasheizungen.

Die Rentner- und Rentnerinnen-Eigentümer/innen werden auch nicht zu Investitionen von 100'000 bis 150'000 CHF gezwungen. Das ist sachlich nicht begründete Angstmacherei. Zusätzliche Investitionen sind dann erforderlich, wenn eine fossile Heizung durch eine Heizung auf der Basis erneuerbarer Energien (Luft/Wasser-WP, Erdsonden-WP, Holzpellet-Heizungen, etc.) ersetzt wird, welche zwar höhere anfängliche Investitionskosten aufweisen als Öl- oder Gasheizungen, dafür aber geringere jährlichen Ausgaben für Energie während ihrer Lebensdauer. Über die Lebensdauer gerechnet sind diese Systeme meist günstiger.

Soll eine fossile Heizung wiederum durch eine fossile Heizung ersetzt werden, muss bei Altbauten i.d.R. mit gewissen Investitionen zur energetischen Verbesserung der Gebäudehülle gerechnet werden, um den Grenzwert einzuhalten. Oftmals sind das beispielsweise bessere Fenster (falls ihr Ersatz ohnehin fällig ist ergeben sich keine zusätzlichen Kosten zum ohnehin fälligen Ersatz) oder Estrich(boden)- bzw. Kellerdeckendämmungen.

Die zusätzlich erforderlichen Investitionen (d.h. die Mehrinvestitionen verglichen mit dem Ersatz der fossilen Heizung) liegen aber sowohl bei der Installation einer Heizung mit erneuerbaren Energien als auch bei zusätzlichen Massnahmen an der Gebäudehülle weit unter den behaupteten 100'000 bis 150'000 CHF, eher in einem Bereich von 15'000-40'000 CHF und sind über ihre

⁶ Entspricht etwa einem Ölverbrauch von 7.6 l/m² oder 76 kWh/m²

⁷ Kantone, die das Modul F der Musterverordnung der Kantone im Energiebereich von 2014 umgesetzt haben, müssen diese Grenzwerte erst ab 2026 umsetzen

Lebensdauer betrachtet i.d.R. wirtschaftlich. Zudem werden bei bestehenden Bauten die Investitionen durch Subventionen und Steuererleichterungen deutlich reduziert. Die resultierenden Jahreskosten der Heizung während ihrer Lebensdauer sind dann oftmals tiefer als bei einer konventionellen Öl- oder Gaslösung.

CO₂-Hypothek

Im SVP-Positionspapier wird richtigweise auf eine noch bestehende Lücke im klimapolitischen Instrumentarium hingewiesen: Es fehlt ein Instrument, welches einen sehr einfachen und niederschweligen Zugang von Gebäude- und Wohnungseigentümern/innen zu Darlehen für energie- und klimapolitisch motivierte Investitionen ermöglicht. Gerade im Gebäudebereich ist die Krux derartiger Massnahmen, dass sie i.d.R. höhere anfängliche Investitionskosten verursachen, was viele Eigentümerschaften aus Risiko- oder Liquiditätsüberlegungen dazu bewegt, klimapolitisch unerwünschte konventionelle Lösungen mit geringeren Anfangskosten zu wählen, selbst wenn die klimapolitischen Lösungen über die Lebensdauer wirtschaftlicher sind.

Luftfahrt

Die Reduktion der Klimawirkungen des Flugverkehrs ist eine besonders grosse Herausforderung. Selbst wenn es gelingt, erneuerbare Treibstoffe ohne CO₂-Emissionen in genügendem Mass herzustellen, verbleiben noch negative Klimawirkungen durch den emittierten Wasserdampf in der oberen Atmosphäre (ausser bei Elektroantrieb).

Im Positionspapier wird gefordert, dass nur global ergriffene Massnahmen wie beispielsweise CORSIA⁸ unterstützt werden. CORSIA ist jedoch völlig ungenügend und strebt an, den Zuwachs der Emissionen zu kompensieren und das Emissionsniveau auf dem Stand von 2020 zu behalten, was aus Sicht der Netto-Null-Zielsetzung völlig ungenügend ist.

Die Flugticketabgabe setzt aber beim Passagier und den konsumierten Flugleistungen an, welche durch die Ticketabgabe reduziert werden sollen (Lenkungsaspekt der Abgabe). Zusätzlich ermöglicht die Teilzweckbindung von maximal 50% der Abgabenerträge verursachergerecht die forcierte Förderung von emissionsmindernden Technologien und THG-freien Treibstoffen durch die Flugpassagiere.

"Strom muss für die Bevölkerung bezahlbar bleiben"

"Die SVP lehnt jegliche Preiserhöhungen sowie neue Abgaben und Gebühren, welche die Stromproduktion verteuern, entschieden ab. Jeder Energieträger hat sich dem Markt zu stellen. Subventionen oder andere staatliche Eingriffe, welche dazu dienen, einzelne Produktionsarten zu bevorzugen, werden klar abgelehnt. Die Stromproduktion muss sich an den Prinzipien Wirtschaftlichkeit, Unabhängigkeit und Umweltfreundlichkeit orientieren." (SVP-Positionspapier, Kap. 3.4)

Erneuerbare Stromproduktion in der Schweiz muss aus zwei Gründen sehr stark ausgebaut werden. Einerseits muss der künftige Ausfall der AKW-Stromproduktion ersetzt und das Stromverbrauchswachstum wegen der Umstellung auf Elektrofahrzeuge und auf WP-Heizungen gedeckt werden. Andererseits zeichnen sich wegen der Umstellung auf erneuerbare Stromproduktion in der Schweiz und europaweit Versorgungsprobleme im Winterhalbjahr ab. Es geht auch um die künftige Versorgungssicherheit der Schweiz, v.a. im Winterhalbjahr.

⁸ CORSIA: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

Der aktuelle Ausbau erneuerbarer Stromproduktion ist völlig unzureichend und hinkt weit hinter der Entwicklung in Europa her. Die momentanen Rahmenbedingungen lösen trotz der heute eingesetzten Fördermassnahmen bei weitem nicht die erneuerbaren Kapazitätserhöhungen aus, die in Zukunft für den Ersatz der AKW und die Mehrnachfrage infolge Dekarbonisierung von Verkehr und Wärmeversorgung benötigt werden. Neben mehr Kostenwahrheit (CO₂- Abgabe) braucht es zusätzliche Fördermassnahmen. Ihre Finanzierung erfolgt dabei mit Vorteil verursachergerecht durch die Stromkonsumenten/innen, beispielsweise durch Zuschläge auf die Netzbenutzungsgebühren.

Die Forderung "*jeder Energieträger hat sich dem Markt zu stellen*" genügt nicht. Der Markt ist unvollkommen, er berücksichtigt die Umweltkosten nicht, was ja eine Ursache dafür ist, dass Energie-, Klima- und Umweltpolitik gemacht werden, um die unerwünschten Ergebnisse der Marktentwicklung zu korrigieren. Der Markt strebt bei den aktuellen Rahmenbedingungen nicht nach der Einhaltung von klimapolitischen Zielsetzungen. Dafür braucht es die Politik, welche Ziele setzt, Rahmenbedingungen schafft und Massnahmen (wie CO₂-Abgabe, Subventionen für klimafreundliche Technologien und Verhaltensweisen, Emissionsvorschriften, etc.) erlässt, welche verhindern, dass die emissionsgetriebenen Klimaveränderungen zu einer Katastrophe führen. Die abstrakten allgemeinen Grundsätze im SVP-Positionspapier weisen nicht auf konkrete Massnahmen hin und die pauschale Ablehnung staatlicher Massnahmen liefert absolut keinen Beitrag zur Verhinderung der drohenden Klimakatastrophe, sondern postuliert den Status Quo, welcher den Klimawandel befeuert.

Schlussbemerkungen -

Wie man keinen Schritt weiterkommt:

Die SVP gibt laut SVP-Positionspapier vor "*sinnvolle Bestrebungen zur Erhaltung, Wiederherstellung und Verbesserung der natürlichen Lebensgrundlagen*" zu befürworten.

Das will sie aber laut Positionspapier mit "*in der Praxis erprobten Erkenntnissen und eigenverantwortlichen Handlungsgrundsätzen*" erreichen. Sie wehrt sich aber gegen die Erhöhung bestehender Abgaben sowie gegen neue Abgaben, Gebühren und Steuern. Sie befürwortet verbal intelligente Anreize, sagt aber nicht welche und wehrt sich dann gegen alle im CO₂-Gesetz vorgesehenen konkreten Massnahmen und Anreize.

Die SVP findet zudem: "*Die Schweiz steht mustergültig da*" und verkennet, dass unsere Güter- und Dienstleistungsnachfrage die weltweit vierthöchsten CO₂-Emissionen pro Kopf verursacht und damit einen gewaltigen Handlungsbedarf schafft. Mit den bisher eingesetzten staatlichen Massnahmen lassen sich die hohen CO₂-Emissionen nie auf Netto-Null bis 2050 reduzieren. Ohne zusätzliche Massnahmen wie sie im CO₂-Gesetz vorgesehen sind, nur mit wolkigen Worten geht das nicht.

Das CO₂-Gesetz – ein dringend benötigter und zweckmässiger Schritt in Richtung Netto-Null CO₂-Emissionen 2050

Das CO₂-Gesetz baut auf den bisher eingesetzten energie- und klimapolitischen Massnahmen auf, die zum Teil gezielt verstärkt und zum Teil ergänzt werden.

Der Grundsatz der Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit wird gestärkt, indem mit der CO₂-Abgabe, der Flugticketabgabe, und der Treibstoffabgabe zur Finanzierung von Kompensationsprojekten ein Teil der von den CO₂-Emissionen verursachten Klimakosten direkt den jeweiligen Emittenten angelastet werden.

Flankierende Vorschriften wie Grenzwerte für die CO₂-Emissionen von Gebäuden oder von Fahrzeugen, ergänzen die Wirkung der CO₂-Abgabe gezielt und verringern die erforderliche Erhöhung der Abgabesätze der CO₂-Abgabe.

Die Dringlichkeit von Emissionsreduktionen ist hoch (ab 2018 dürfen gemäss IPCC weltweit nur noch höchstens 420 Gt CO_{2eq} emittiert werden, um das 1.5 Grad-Ziel mit einer Chance von 66% einzuhalten und weltweit erden zurzeit jedes Jahr etwa 42 Gt CO_{2eq} emittiert!). Die Transformation unserer fossil dominierten Energieversorgung zu einer fossilfreien stellt eine sehr grosse Herausforderung dar. Deshalb wird der laufenden Technologie- und Marktentwicklung von klimafreundlichen Lösungen mit (zeitlich begrenzten) Förderprogrammen zusätzlicher Schub verliehen (Gebäudeprogramm, Innovations- und Technologiefonds, Förderung von Emissionsreduktionsmassnahmen (synthetische Treibstoffen, etc.) im Luftfahrtbereich), was dem Wirtschafts- und Industriestandort Schweiz zusätzliche Impulse vermittelt.

Die Ausgestaltung des Massnahmenpaketes gemäss CO₂-Gesetz fördert die marktwirtschaftlichen Kräfte, Innovation und Technologieentwicklung im Klimabereich werden vorangetrieben. Der Schweizer Wirtschaft werden zusätzliche und nachhaltige Impulse vermittelt, was die Einbussen durch COVID-19 vermindern und neue Exportchancen schaffen könnte.

Ein Teil der hohen Ausgaben für Energieimporte wird in Zukunft für inländische Massnahmen zur Emissionsreduktion und zur Produktion erneuerbarer Energien ausgegeben. Dieser Strukturwandel schafft neue Absatz- und Beschäftigungsmöglichkeiten und erhöht die Nachhaltigkeit. Die Lenkungsabgaben vermitteln Wirtschaft und Gesellschaft überall dort, wo CO₂ emittiert wird, einen Anreiz, die CO₂-Kosten der Abgabe durch Einsparungen, neue emissionsarme/freie Lösungen und Innovation durch Forschung und Entwicklung zu verringern. Die Anreize der Lenkungsabgaben treiben den Strukturwandel in Richtung Nachhaltigkeit voran und schaffen künftige Wettbewerbsvorteile.

Der grössere Teil der Abgabenerträge wird nicht für Förderprogramme verwendet, sondern pro Kopf an Bevölkerung und Wirtschaft rückverteilt. Dadurch sinken für den Einzelnen die Mehrkosten der Abgaben. Gleichzeitig ermöglicht die Rückverteilung pro Kopf einen gewissen sozialen Ausgleich von viel emittierenden Bevölkerungsschichten mit mittlerem bis hohem Einkommen zu den weniger emittierenden tieferen Einkommensschichten. Die resultierende Belastung der Haushalte bleibt begrenzt.

Literatur

- BAFU, 2018: Faktenblatt Wirkungsabschätzung und Evaluation der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, Bern, 19.2. 2018
- BAFU, 2020: Klimawandel in der Schweiz, Bern
- BAFU, 2020: Emissionen von Treibhausgasen nach revidiertem CO₂-Gesetz und Kyoto-Protokoll, 2. Verpflichtungsperiode (2013–2020), Bern Juli 2020
- BAFU, 2020: Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020, Musterpräsentation des BAFU, Herbst 2020
- Elcom, 2020: Rahmenbedingungen für die Sicherstellung einer angemessenen Winterproduktion, Grundlagenpapier, 27. Februar 2020
- Meier Ruedi, Ott Walter: «COVID-19 – Klimakrise: Impulsprogramm 2020/2030 für Beschäftigung und nachhaltige Entwicklung zu Klimaneutralität»; energie-wende-ja.ch/Greenpeace, Bern/Zürich, 29.5. 2020
- Rüdisüli M., Teske S.L., Elber U., 2019: Impacts of an Increased Substitution of Fossil Energy Carriers with Electricity-Based Technologies on the Swiss Electricity System; Energy 2019, 12, 2399; doi;10.3390/en12122399 und Berechnung eines zusätzlichen Szenarios August 2019
- SVP, 2020: Für ein Klima der Vernunft, Positionspapier der Schweizerischen Volkspartei zur Umwelt- und Energiepolitik, 20. Oktober 2020
- Tami R., 2019: Herausforderungen Versorgungssicherheit; Referat bei der SP-Fachkommission "Umwelt, Raumplanung und Energie" zur Versorgungssicherheit, Bern, 19.12.2019
- Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Gesetz) vom 25. Sept. 2020; Vorlage der Redaktionskommission für die Schlussabstimmung
- Botschaft zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 vom 1. Dezember 2017, SR17.071