Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2019)

Heft: 3: Ausstieg aus den fossilen Energien

Artikel: Griffige Lenkungsabgaben für "Netto Null"

Autor: Hälg, Léonore

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-864639

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Griffige Lenkungsabgaben für «Netto Null»

Eine Lenkungsabgabe auf CO_2-Emissionen kann den Weg zum Netto-Null-Ziel bis 2050 ebnen, wenn sie ausnahmslos auf alle fossilen Energieträger und genug hoch angesetzt wird. Damit sie aber politisch und ökonomisch realistisch sowie wirksam ist, muss sie mit Förderinstrumenten für emissionsarme Technologien ergänzt werden.

*Von **Léonore Hälg***
ETH-Doktorat in Energiepolitik,
Departement Geistes-, Sozial- und Staatswissenschaften,
leonore.haelg@gess.ethz.ch

Lenkungsabgaben erfreuen sich grosser Beliebtheit vor allem bei Umwelt- und Klimaproblemen, wo sie auf verschiedenste Produkte wie Plastiksäcke oder Kraftfahrzeuge erhoben werden. Der Zweck einer Lenkungsabgabe ist eine Verhaltensänderung der KonsumentInnen und nicht möglichst hohe Steuereinnahmen. In der Schweiz wird seit 2008 eine CO_2-Lenkungsabgabe auf fossile Brennstoffe wie Heizöl erhoben. So werden diese Brennstoffe verteuert, damit davon weniger verkauft und verbrannt wird und sich die Treibhausgas-Emissionen reduzieren.

Anreiz für effizientere, erneuerbare Heizsysteme

Die Einnahmen aus der CO_2-Abgabe werden zu rund zwei Dritteln an die Bevölkerung und Unternehmen über die Grundversicherung und AHV-Ausgleichskassen rückverteilt. Für sparsame KonsumentInnen ist die Lenkungsabgabe somit kostenneutral. Zusätzlich schafft sie Anreize für effizientere oder erneuerbare Heizsysteme. Das restliche Drittel der Einnahmen fliesst in Massnahmen zur direkten Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen. Maximal 450 Mio. Franken fliessen ins Gebäudeprogramm, mit welchem der Bund und die Kantone energetische Gebäudesanierungen unterstützen. Mit 25 Mio. Franken wird der Technologiefonds gespiesen, welcher Darlehensbürgschaften für innovative Kleinunternehmen bietet, die neuartige Produkte zur nachhaltigen CO_2-Reduktion entwickeln und auf den Markt bringen.

Dank CO_2-Abgabe Netto-Null-Emissionen?

Tatsächlich war die heutige Lenkungsabgabe bisher durchaus erfolgreich und hat dazu beigetragen, dass die Treibhausgas-Emissionen aus fossilen Brennstoffen abgenommen haben[1]. Viele ÖkonomInnen sehen die Abgabe als kostengünstigstes und einfachstes Instrument zur CO_2-Reduktion, da es die sozialen Kosten des CO_2-Ausstosses internalisiert und den Markt über ein Preissignal in emissionsärmere Bahnen lenkt. Damit die Schweiz das Netto-Null-Ziel erreichen kann, muss die heutige Lenkungsabgabe aber in mehrerer Hinsicht angepasst werden.

- **Erstens muss die Lenkungsabgabe auf alle Emissionsquellen ausgeweitet werden**, im Speziellen auf die fossilen Treibstoffe, die für mehr als 40 % der schweizerischen CO_2-Emissionen verantwortlich sind und die sich bis 2050 ansonsten nicht substanziell reduzieren lassen. Auch die Warenimporte müssen bedacht werden. Um die negativeren Auswirkungen auf wirtschaftlich schwächere Regionen und Bevölkerungsgruppen abzufedern, könnte ein Teil der Abgabe in eben diese Regionen und Gruppen zurückfliessen, indem z.B. der dortige öffentliche Verkehr ausgebaut wird oder dieser Bevölkerung ein grösserer Teil der Abgabe rückvergütet wird.

- **Zweitens müssen die grosszügigen Ausnahmen für emissionsintensive Unternehmen abgeschafft werden.** Diese werden zurzeit von der Abgabe befreit, wenn sie am Emissionshandelssystem mit seinen sehr tiefen CO_2-Preisen teilnehmen[3] oder freiwillige Zielvereinbarungen abschliessen. Jedoch wäre es besonders effizient, wenn diese Unternehmen ihre Emissionen direkt senken würden.

- **Drittens müsste die CO_2-Abgabe massiv erhöht werden.** Gegenwärtig liegt der Preis bei 96 Franken pro Tonne CO_2, was einer Benzinpreiserhöhung von rund 22 Rappen pro Liter entsprechen würde. Modellrechnungen jedoch zeigen, dass dies bei weitem nicht genug ist. Um die Treibhausgas-Emissionen wirklich substanziell zu reduzieren, ist eine Abgabe von über 1000 Franken pro Tonne CO_2 nötig[4]. Wie bei der heutigen Lenkungsabgabe wäre es denkbar, einen Emissionsabsenkpfad mit Zwischenzielen zu definieren und bei einem tieferen Preis zu starten, der bei Nichteinhalten der Zwischenziele periodisch erhöht würde[5]. So wäre die Planungssicherheit gewährleistet. Um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, müsste die Abgabe trotzdem relativ zeitnah einen hohen Wert erreichen, damit die Neuinstallation von emissions-

1 Im Zeitraum 2005-2015 wurden gemäss BAFU die CO_2-Emissionen je nach Berechnungsmethode um 4,1 bis 8,6 Mio. Tonnen reduziert.

2 Im Jahr 2017 betrugen die Treibhausgasemissionen des inländischen Verkehrs 14,88 und des internationalen Flugverkehrs 5,35 Mio. Tonnen von total 47,24 Mio. Tonnen (BAFU 2019).

3 Das Schweizer Emissionshandelssystem umfasst 53 emissionsintensive Unternehmen, die in den Jahren 2013 bis 2018 gesamthaft knapp 30 Mio. Tonnen CO_2 ausgestossen haben und untereinander Emissionsrechte versteigern. Der aktuelle Preis beläuft sich laut BAFU auf 7.15 Franken pro Tonne CO_2 im März 2019.

4 Babonneau, F., Thalmann, P., Vielle, M. (2016). Climate Policy, 18, 1-13.

Foto: stockadobe.com/lovepiday12

reichen Technologien mit langen Lebenszyklen wie z.B. Ölheizungen unterbunden wird.

■ **Schliesslich sollte die Rückvergütung öffentlich wirksamer ausbezahlt werden.** Den wenigsten Bevölkerungsteilen ist bewusst, dass die Umweltabgaben-Gutschrift auf ihrer Krankenkassenrechnung mit der CO_2-Abgabe zusammenhängt. Die Abgabe wird daher eher als Steuer wahrgenommen, deren enorme Erhöhung wohl auf Ablehnung stossen würde.

Lenkungsabgaben alleine richten es nicht!

Während eine gut ausgestaltete Lenkungsabgabe ein unverzichtbarer Teil einer Strategie zur effizienten Reduktion der Treibhausgasemissionen ist, bleibt es letztlich fraglich, ob das Netto-Null-Ziel mit ihr allein erreichbar ist. Einerseits wäre eine solch hohe und umfassende Abgabe politisch kaum durchsetzbar. Die ständerätliche Umweltkommission (UREK-S) hat sich im August zwar für eine Erhöhung der bestehenden CO_2-Abgabe auf bis zu 210 Franken pro Tonne CO_2 sowie für eine Flugticketabgabe von 30 bis 120 Franken ausgesprochen. Hingegen möchte sie für eine Abgabe auf alle fossilen Treibstoffe erst Vorschläge einholen und die Ausnahmeregelungen für Unternehmen sogar noch erweitern. Vor diesem Hintergrund[6] ist also nicht zu erwarten, dass eine griffige Lenkungsabgabe in naher Zukunft eingeführt wird. Andererseits zeigt die Wissenschaft, dass eine Lenkungsabgabe alleine die Emissionen nicht umfassend reduzieren kann, da sie Marktversagen — wie z.B. den ungenügenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos oder hohe Hürden für den Markteintritt emissionsärmerer Produkte — nicht verhindern kann[7].

Es braucht zusätzliche Instrumente

Es sind daher ergänzende Instrumente nötig, welche die Entwicklung und Marktdiffusion emissionsarmer Technologien fördern. Solche Massnahmen — und nicht die CO_2-Bepreisung — verhalfen in der Vergangenheit zur Markteinführung und drastischen Kostensenkungen bei Technologien wie der Photovoltaik, Wärmepumpen und Elektroautos und könnten in Zukunft weitergeführt und ausgebaut werden, z.B. finanziert über die CO_2-Abgabe. Ergänzende Massnahmen erhöhen ausserdem die politische Machbarkeit einer griffigen, umfassenden Lenkungsabgabe, indem deren (soziale) Kosten gesenkt, die gesellschaftliche Akzeptanz erhöht und relevante Interessen und Koalitionen gestärkt werden.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine CO_2-Abgabe notwendig ist, um den Weg Richtung Netto-Null-Emissionen zu ebnen. Dafür muss sie sehr hoch und ohne grosszügige Ausnahmen ausfallen und für alle Emissionsquellen gelten. Um das Netto-Null-Ziel politisch und kosteneffizient zu erreichen, ist die Lenkungsabgabe aber nicht ausreichend, sondern muss durch ein griffiges, vielfältiges Massnahmenpaket ergänzt werden. <

---

5 Die Lenkungsabgabe auf fossile Brennstoffe wurde 2008 auf 12 Franken pro Tonne CO_2 angesetzt und seither graduell bis auf 96 Franken pro Tonne CO_2 im Jahr 2018 erhöht.

6 Auch das Schweizer Stimmvolk lehnte am 24. Sept. 2000 eine Energielenkungsabgabe sowie am 8. März 2015 die Vorlage für die Energie- statt Mehrwertsteuer ab. Der Nationalrat lehnte am 11. Dez. 2018 den Entwurf zur Totalrevision des CO_2-Gesetzes ab.

7 Stiglitz, J., Stern, N. et al. (2017). Report of the High-Level Commission on Carbon Prices. World Bank: Washington DC.