

**Die CO₂-Abgabe
oder
Wie würde liberaler Umweltschutz
funktionieren?**

Dr. Jürg Liechi

Vorbemerkung: Warum sollte uns das Thema beschäftigen:

- A) Der Klimawandel ist eines der grossen globalen Probleme
- B) Der politische Umgang mit dem Thema in der Schweiz ist symptomatisch für ein politisches Malaise, das behandelt werden muss

Die politische Umsetzungszeit für eine einigermaßen grundlegende Erkenntnis beträgt ca. 10 Jahre.

Das „politische Gedächtnis“ für Fakten, Versprechungen, eigene Positionsbezüge beträgt ca. 2 Jahre. Rechne!

In den politischen Instanzen wird das Analysieren und Denken zugunsten des Gemeinwohls zunehmend ersetzt durch Lobbyismus und Opportunismus.

- Konsequenz:**
- Tragfähige Entscheide sind nicht mehr möglich
 - Die Schweiz verliert Kreativitäts-Führerschaft

- Die Verbrennung fossiler Kohlenstoffvorräte (Kohle, Oel, Gas) seit dem Beginn der Industrialisierung hat den Gehalt an CO₂ in der Atmosphäre markant ansteigen lassen (70% in 100 Jahren).
- CO₂ ist ungiftig, wirkt aber als „Abstrahlungsbarriere“ für Wärme => „Treibhauseffekt“.
- Ein Zusammenhang zwischen der gemessenen Erhöhung der Durchschnittstemperatur der Erde und dem CO₂-Anstieg gilt heute als erwiesen.
- Der Klimawandel führt zu Migration, Kriegen um Ressourcen etc.

=> Kyoto-Protokoll: Die Staatengemeinschaft verpflichtet sich zu individuell abgestimmten Reduktionen der nationalen CO₂-Emissionen (CH: - 8% bezogen auf 1990)

- Die CO₂-Emissionen der Schweiz sollen im Ø 2008/2012 um 10% geringer sein gegenüber 1990.
- Das Ziel soll prioritär mit freiwilligen Massnahmen erreicht werden. Wenn dies nicht ausreicht kann der Bundesrat eine Lenkungsabgabe einführen.
- Grosseemittenten können sich freiwillig zu Reduktionsmassnahmen verpflichten. Dann sind sie von der Bezahlung der Lenkungsabgabe befreit.
- Die Lenkungsabgabe verfolgt keine fiskalischen Ziele. Der Ertrag der L.A. wird deshalb an Bevölkerung und Wirtschaft ausgeschüttet (pro Kopf bzw. pro AHV-Lohnsumme)
- Das Parlament muss die Höhe der Abgabe bewilligen. Die Abgabehöhe beträgt maximal 210 CHF/Tonne CO₂.

CO2-Gesetz: Entwicklung seit 1999

- Die Energieagentur der Wirtschaft, sowie einzelne Branchenverbände (Cemsuisse) erarbeiten freiwillige CO2-Minderungsmaßnahmen in der Industrie und schliessen (zum grossen Teil verpflichtungsfähige) CO2-Reduktionsverträge mit BfE / BUWAL ab.
- Der Stand per Ende 2003 ist: +0.2% bezogen auf 1990.
- Es zeichnet sich ab, dass das Ziel für 2010 ohne Lenkungsabgabe nicht erreichbar ist. Ca. 1000 Betriebe der Wirtschaft erbringen zwar eine markante Reduktion im Brennstoffbereich. Diese wird aber durch Erhöhungen beim privaten Konsum (Verkehr) wieder kompensiert.
- Der Bundesrat gibt Ende 2004 vier Umsetzungsvarianten für die Lenkungsabgabe in die Vernehmlassung. Seitens der Erdölvereinigung setzt massives Lobbying gegen die L.A. ein. Die bürgerlichen Parteien stimmen mehrheitlich in die Argumentation der Erdölwirtschaft ein.

CO2-Lenkungsabgabe: Varianten

- | | |
|---|--|
| <p>1. CO2-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffen.
Brennstoffe: 35 CHF/t CO₂;
Treibstoffe: 128 CHF/t CO₂.
Rückverteilung der gesamten Nettoeinnahmen.
Wirkung nur im Inland.</p> | <p>2. CO2-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffen mit Teil-Zweckbindung.
Brennstoffe: 35 CHF/t CO₂;
Treibstoffe: 64 CHF/t CO₂.
Verwendung von 2% des Ertrags für den Erwerb von Emissionszertifikaten im Ausland. Rückverteilung der restlichen Nettoeinnahmen.</p> |
| <p>3. CO2-Abgabe auf Brennstoffen, Klimarappen auf Treibstoffen.
Brennstoffe: 35 CHF/t CO₂;
Treibstoffe: 1 Rp./L (= ca. 4 CHF/t CO₂). Rückverteilung der Abgabe.
Verwendung des Klimarappens für Projekte im Inland und Kauf von Emissionskontingenten.</p> | <p>4. Keine CO2-Abgabe. Nur Klimarappen auf Treibstoffen.
Brennstoffe: 0 CHF/t CO₂;
Treibstoffe: 1.6 Rp./L (= ca. 6 CHF/t CO₂). Verwendung des Klimarappens für Projekte im Inland und Kauf von Emissionszertifikaten.</p> |

CO2-Abgabe auf Brennstoffen, Freiwilliger Klimarappen auf Treibstoffen.

Brennstoffe: 35 CHF/t CO2 ab 1.1.2006.

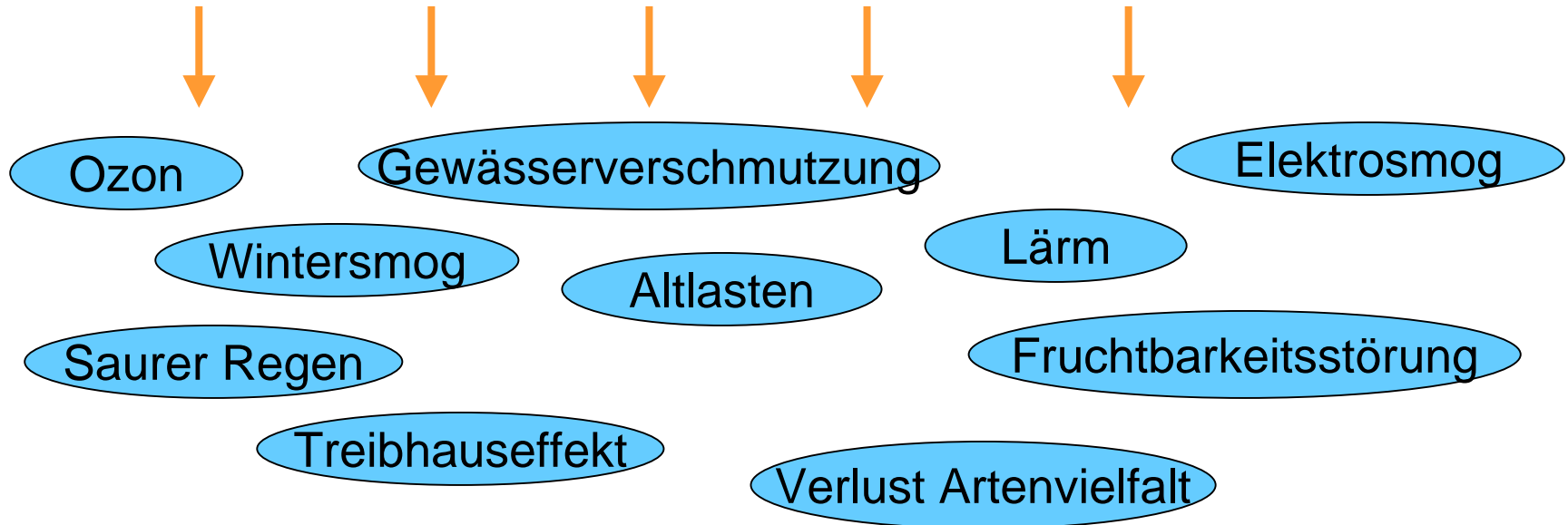
Rückverteilung der Abgabe.

Frist für die freiwillige Einführung des Klimarappens durch die Branche bis Ende 2007. Kommt der Klimarappen nicht zustande => CO2 Abgabe auf Treibstoffen.

Verwendung des Klimarappens: Derzeit unklar. Gründung einer Stiftung.

Worin besteht ein Umwelt-Problem:

=> Allgemein verfügbare, „freie“ Güter werden übernutzt!
- Luft, Gewässer, Boden, Wald, ungestörter Raum etc.



2 Arten Eingriffsmöglichkeiten:

a) Polizeilich, Vorschriften, Grenzwerte

b) Wirtschaftlich, Anreize, ökonomische Lenkung

A) Polizeirechtliche Steuerung (USG)

- Grenzwerte auf Emissionen von Anlagen
- Grenzwerte auf Immissionen bestimmter Schadstoffe
- Verbote von Stoffen oder Produkten.

Vorteile:

- + Klar, transparent
- + Rasche Wirkung. Setzt technologische Minimalstandards

Nachteile:

- Starr. Keine Verbesserung über den Grenzwert hinaus
- Ev. Eintrittsbarrieren für neue Betriebe, selbst wenn die besser sind (bei Immissionsregelungen)
- Ev. nichttarifäre Handelshemmnisse (bei Produktverboten)
- Ökonomisch ineffizient

Insgesamt:

Keine Freiheitsgrade. Die falschen ökonomischen Anreize werden nicht korrigiert, sondern mit polizeilichen Regelungen bekämpft.

B) Marktwirtschaftliche Steuerung

Den wertvollen Umweltgütern muss ein entsprechender Preis gegeben werden => umweltbewusstes Verhalten lohnt sich wirtschaftlich!

Vorteile:

- + Mehr Freiheitsgrade. Wirtschaftliches Denken wird genutzt, nicht bekämpft
- + Anreize über die Minimalstandards hinaus
- + Ökonomisch effizient: Einsparungen / Reduktionen erfolgen dort, wo es am billigsten ist.

Nachteile:

- Keine „moralische“ Steuerung. Der Reiche kann sich Umweltverschmutzung leisten
- Verschiedene Rahmenbedingungen müssen mitgeregelt werden und stimmig sein (Fiskalische Aspekte, Lokalität der Wirkungen, Wettbewerbsaspekte etc.)

B) Marktwirtschaftliche Steuerung: 2 Prinzipien

I Der Preis für ein Umweltgut wird (staatlich) festgesetzt.

Beispiele:

- Lenkungsabgaben (VOC, CO₂, ...)
- Verursachergerechte Gebühren (Pfand, Kehrachtsack, ...)

Hauptprobleme:

- Finden des „richtigen“ Preises
- Verwendung der Erträge

II Die konsumierbare Menge eines Umweltguts wird staatlich festgesetzt. Der Preis ergibt sich am Markt.

Beispiel:

- CO₂-Emissionskontingente-Handelssystem der EU

Hauptprobleme:

- Festlegen der „Käseglocke“ und der Anfangsverteilung darin
- Kontrolle des korrekten Gegenwerts der Zertifikate

B) Beispiel für Effizienz und Freiheitsgrad-Gewinn

2 Unternehmen, X und Y emittieren je 5 Tonnen zuviel von einem Schadstoff. Die Kosten für die Reduktion betragen bei X: 5000 Euro/Tonne, bei Y: 15'000 Euro/Tonne

Grenzwert-Szenario:

- Beide Unternehmen sind sanierungspflichtig. Beide sanieren bis auf den Grenzwert
- Kosten X: 25'000 Euro
- Kosten Y: 75'000 Euro
- Kosten gesamthaft: 100'000 Euro bzw. 10'000 Euro/Tonne

Kontingentehandel-Szenario:

- X reduziert um 10 Tonnen. 5 Tonnen braucht er für sich, 5 Tonnen verkauft er zum Preis von 10'000 Euro/Tonne an Y
- Y reduziert nicht, sondern kauft die nötigen 5 Tonnen als Kontingent von X
- Kosten X: 0 Euro
- Kosten Y: 50'000 Euro
- Kosten gesamthaft: 50'000 Euro bzw. 5'000 Euro/Tonne

=> Wenn es für die Umwelt keine Rolle spielt, ob der Schadstoff bei X oder bei Y emittiert wurde, so ist unbedingt das 2. Szenario zu wählen.

B) Rahmenbedingungen, die zu erfüllen sind

- **Lokale Wirkungen:**

Reine Marktsteuerung kann dazu führen, dass lokal Gebiete zerstört werden, weil die Übernutzung sich dort konzentriert.

=> Je nach Wirkungscharakter des Schadstoffes muss die Marktsteuerung mit polizeirechtlichen Minimalforderungen kombiniert werden!

- **Fiskalische Wirkung vs. Lenkungswirkung:**

Wenn eine Lenkungsabgabe zur Finanzierung staatlicher Leistungen verwendet wird (zweckgebunden oder allgemein), so entsteht eine Abhängigkeit von den Einnahmen. Dadurch entsteht ein Zielkonflikt, der unbedingt vermieden werden muss.

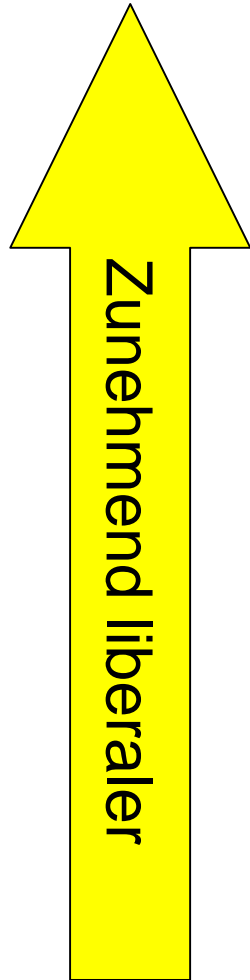
Beispiele: Tabaksteuer, Geschwindigkeitsbussen im Strassenverkehr

=> Lenkungsabgaben sollen rückerstattet werden! (Selbstredend sollen sie auch staatsquotenneutral sein, dies ergibt sich bei Rückerstattung)

- **Wettbewerbswirkungen:**

Marktwirtschaftlicher Umweltschutz kann zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber Wirtschaften führen, die keine entsprechenden Regeln kennen

=> Möglichst grosse internationale Harmonisierung!



- ◆ **Zertifikatelösungen**
- ◆ **Lenkungsabgaben**

- ◆ **Grenzwerte + polizeirechtliche Vorschriften**



.... und was hätte das für das CO2-Problem bedeutet?

- CO2 hat keine lokalen Wirkungen. Es wirkt nur global. Es spielt keine Rolle, wo es ausgestossen wird.
- Es existieren bereits zwei etablierte CO2-Handelssysteme: Ein EU-weites und ein internationales (Marrakesch-Abkommen; Flexible Mechanismen zum Kyoto-Protokoll).
- Der Preis der schweizerischen CO2-Abgabe (Brennstoff) wird sich noch bewähren müssen. Lenkungswirkung fraglich. Immerhin liegt er in einer vernünftigen Relation zum heutigen Handelspreis im EU-System (Stand April 2005: 16 Euro / Tonne CO2).
- Der Klimarappen hat keine Lenkungswirkung. Er generiert allenfalls Geld für Projekte und (*eventuell? Bedingungen unklar!*) Kontingentekauf.

=> Aus liberaler Sicht hätte man ein lenkungswirksames CO2-Kontingentehandelssystem mit Anschluss an die bestehenden Handelssysteme einführen müssen!

- Die Argumente zum marktwirtschaftlichen Umweltschutz stammen grösstenteils von wirtschaftsnahen Denkern und sind seit den frühen Neunzigerjahren bekannt.
[vgl. zB. Politische Rundschau 3/89]
- Die Denker sind der Politik verloren gegangen. Anstatt die liberalen Argumente einzubringen, haben sich die Bürgerlichen in der jüngsten CO2-Debatte als Lobby-Club der Erdölvereinigung ‚profiliert‘.
- Sie haben damit nicht einmal Erfolg, sondern nützen bloss den eher fundamentalistischen Strömungen im BUWAL, die das CO2 aus „moralischen Gründen“ im Inland reduzieren wollen.
- **Reformbedarf ist angesagt !!**

NB.: Wie funktioniert internationaler CO2-Handel:

