

HZ+

CO2-Abgabe: Klima-Kosmetik im Parlament

Es gibt Zweifel an der Wirksamkeit der CO₂-Abgabe. Das Parlament ignoriert die Hinweise und will die Lenkungsmaßnahmen ausbauen.

Von **Andreas Valda**

am 09.06.2020, aktualisiert vor 2 Stunden

Wie kommt es, dass kaum einer im [Parlament](#) es wagt, kritische Fragen zur Klimaabgabe zu stellen? Dies zeigen die [Ratsprotokolle](#). Einer der wenigen ist [Christian Imark](#), 38-jährig, SVP-Politiker und Kleinunternehmer aus Solothurn. Nach Dutzenden Kommissionssitzungen und Hunderten Seiten Lektüre kommt er zum Schluss: «Die Wirkung der [CO₂-Abgabe](#) kann nicht nachgewiesen werden. Dem Parlament geht es einfach darum, Geld umzuverteilen und das Gewissen zu beruhigen.» Nächste Woche dürfte der Nationalrat neue Massnahmen beschliessen, darunter eine Flugticketabgabe.

Imark analysierte klimahistorische Daten der [Schweiz](#) bis ins sechste Jahrhundert zurück. Er fragte Verhaltensökonominnen, was sie von der Lenkungswirkung von CO₂-Abgaben halten. Und er durchforstete Wirkungsstudien des Bundes und Berichte der Eidgenössischen Finanzkontrolle.

Eine Grafik frappiert ihn. Sie stammt vom [Bundesamt für Umwelt](#) (Bafu) und zeigt den Verlauf des für die Schweiz ermittelten CO₂-Ausstosses der Brennstoffe. Sie beginnt 1978 und endet 2014 (zuletzt verfügbare Studie). Aus ihr geht hervor, dass die Emissionen aus fossilen Energieträgern seit langem sinken – mal stärker, mal schwächer, aber im Trend nach unten.

Waren es 1978 27 Millionen Tonnen pro Jahr, so sind es zuletzt 17 Millionen – ein Drittel weniger Ausstoss. Der Grund? Hauseigentümer isolieren seit der Ölkrise besser, alte Heizungen werden durch neue ersetzt und die Industrie saniert ihre Anlagen. «Wohlgemerkt, diese Reduktion passierte bis 2008 ohne jede CO₂-Abgabe», sagt Imark.

Dann, 2008, kam die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe. Damals lag der Ausstoss bei 21 Millionen Tonnen pro Jahr. Danach sank er auf die besagten 17 Tonnen. Das Amt bezifferte die hypothetische Wirkungsdifferenz der Szenarien mit und ohne CO₂-Abgabe: Sie beträgt 1,5 Tonnen. «Ein so kleiner Unterschied in sieben Jahren, sofern die Zahlen stimmen – und dafür baute der Bund eine riesige Umverteilungsmaschinerie auf», sagt Imark.

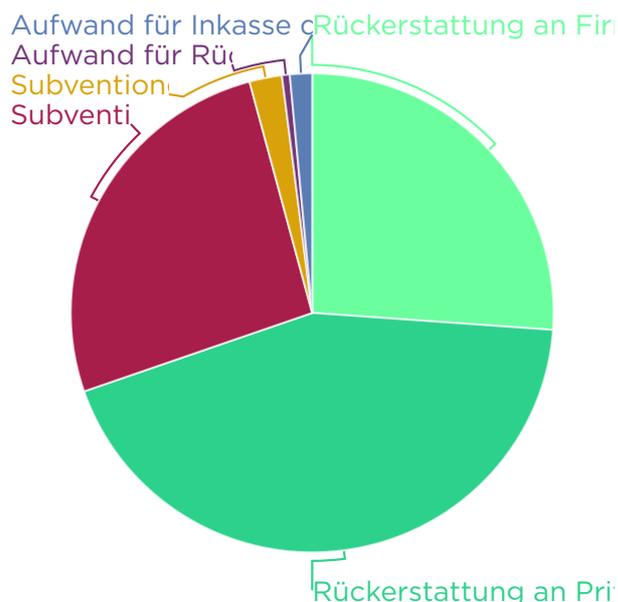
Einen Drittel der Einnahmen zweigt Staat ab

Was heisst riesig? Jährlich werden 1,1 Milliarden Franken Lenkungsabgaben eingenommen und umverteilt. Eigentlich hätte es ein Kreislauf sein sollen: Beim Ausstoss – am Auspuff, Kamin oder Düsenjet – werden CO₂-Verursacher mit einer Abgabe belastet. Später erhalten sie zu gleichen Teilen die Abgaben erstattet. Die Idee? Wer viel Klimagas ausstösst, zahlt drauf. Wer wenig produziert, kriegt netto Geld zurück.

Im heutigen Regime ist dies aber nicht der Fall: Ein Drittel der Abgaben zweigt der Bund ab und verteilt sie als Subventionen. Dieser Anteil soll nach dem Willen der Mehrheit des Parlaments wachsen. Mit der laufenden Revision des Gesetzes dürfte der Erlös auf 2 bis 2,5 Milliarden Franken steigen. Davon würde der Staat rund 1 Milliarde abzwacken und in einen Klimafonds stecken.

So werden die CO2-Abgaben verteilt

Ein Drittel wird in Subventionen (rot und orange) gesteckt, statt die Klimaabgabe ans Publikum zurückzuerstatten.



Lesebeispiel: In den Pot fließen jährlich rund 1.1 Milliarden Franken an CO2-Abgaben. Rund zwei Drittel der Klimaabgabe werden Firmen und Privaten erstattet über eine Reduktion der AHV-Beiträge bzw. eine Reduktion der Krankenkassenprämien. Ein Drittel fließt in Subventionen. Das Inkasso kostet jährlich rund 17 Millionen Franken, die Rückerstattungen rund 6 Millionen. (gerundete Zahlen der Jahre 2016-2019)

Handelszeitung

Share

Dieses Abzwacken schafft zwei grosse Probleme. Erstens: Personen, die CO₂-ausstossarm leben und eigentlich dafür belohnt werden müssten, kriegen zu wenig Geld zurück. Dass das falsch ist, sieht nicht nur Imark, sondern auch das Amt: «Aus ökonomischer Sicht wäre es zu begrüssen, eine Lenkungsabgabe vollständig zurückzuverteilen.» Und zweitens: Eine kleine Minderheit profitiert von CO₂-Subventionen.

Das Bafu spricht nett von «der Gefahr von Mitnahmeeffekten». Der Ökonom [Mathias Binswanger](#) geisselt das Phänomen in einem NZZ-Gastkommentar als «prall gefüllte Subventionstöpfe, deren Inhalt oft in fragwürdigen Taschen landet».

Viele Trittbrettfahrer der CO₂-Subventionen

Mitnahmeeffekte gibt es, wenn Leute Subventionen abholen, die sie nicht nötig hätten, und trotzdem tun, was der Staat will. Ein Beispiel: Frau B. realisiert in [Zürich-Witikon](#) ein Renditeobjekt. Ein Mehrfamilienhaus wird vergrössert und modernisiert. Die zu erwartenden höheren Mieterträge finanzieren den Umbau.

Für sie hat sich die Sanierung so oder so gelohnt. Und dennoch half der Staat kräftig mit. Die Subventionen für die Energiesanierung betrugen 55'000 Franken – knapp einen Drittel der Kosten: eine dicke Isolation, neue dreifachverglaste Fenster und eine neue Heizung.

Seitdem spart B. Energie und Geld. Die Summe der Einsparungen ist um einen Viertel höher als die Subventionen. Das heisst: Sie erzielte einen Profit dank dem Zustupf des Staates. Dieser unterstützt solche Vorhaben mit bis zu 450 Millionen Franken jährlich. Dies entspricht 8100 Projekten wie jenem von B.



«Bei Gebäuden wurden grosse Fortschritte gemacht», sagt Umweltministerin Simonetta Sommaruga. SVP-Energiepolitiker Christian Imark meint dazu: «Man baut eine riesige Umverteilungsmaschinerie auf.»

Quelle: ZVG

Imark stellt die Nützlichkeit solcher Sanierungen nicht infrage. Die Frage bloss: Hätten die Eigentümer darauf verzichtet, wenn sie kein Geld dafür erhalten hätten? «Die meisten nicht», glaubt Imark und weist dabei auf die Eidgenössische Finanzkontrolle.

Sie hatte schon 2014 kritisiert, dass der Bund die Trittbrettfahrer unterschätze und die Wirkung schönrechne. Und tatsächlich: 2018 steht im Jahresbericht des Gebäudeprogramms: «Werden sozioökonomische Aspekte, insbesondere Mitnahmeeffekte, konsequent berücksichtigt, liegt die den Gebäudesanierungen anrechenbare CO₂-Wirkung um ungefähr 40 Prozent tiefer.»

Anders gesagt: «Fast die Hälfte der Subventionen wird also verschenkt», sagt Imark. Noch schlimmer: Die Förderwirkung ist pro Subventionsfranken weiter gesunken. Bei einigen Massnahmen könne der Bund sie überhaupt «nicht beziffern», so der Bericht. Und dennoch will das Parlament weitermachen.

Die Klimaabgabe tut nicht weh

«Die fehlende Lenkungswirkung der Abgabe ist im Parlament ein Tabu», sagt Imark. Dies gilt für das Potenzial generell, denn Theorie und Praxis klaffen weit auseinander. Die Theorie besagt, dass jeder spüren müsse, wie stark ihn die CO₂-Abgabe netto belastet, damit er sein Verhalten verändert.

Doch dies ist nicht der Fall. Niemand weiss, wie viel er zahlt und wie viel er zurückerhält. Dies sagt auch das Bafu: «Erkenntnisse zur Bekanntheit der Abgabe fehlen weitgehend», viele Haushalte nähmen «die Rückverteilung wohl nicht bewusst wahr».

Kommentar

Das faule Versprechen der Klimafreunde. [Mehr hier](#)

Menü

Suchen

Abc

Sie lesen: **CO₂-Abgabe: Klima-Kosmetik im Parlament**


Teilen

Dass die Praxis scheitern muss, zeigt das Beispiel eines SUV-Fahrers, der die CO₂-Abgabe nicht spürt. Diesen Schluss lassen die Modellberechnungen des Beraterbüros Infrac im Auftrag des Verbandes Swisscleantech zu. Titel der Studie: «Wie sich Brennstoff-, Treibstoff- und Flugticketabgaben auf Haushalte auswirken» – publiziert im September 2019.

Ein alleinstehender Mann mit 65'000 Franken Einkommen, der viel unterwegs ist, wird fürs Fahren 14 Franken CO₂-Abgaben berappen – jährlich. Dieser Betrag errechnet sich aus 26 Franken Belastung minus 12 Franken Erstattung. Bis 2030 soll für ihn die Abgabe auf 64 Franken pro Jahr netto steigen – so viel kostet ein Lunch zu zweit.

Infrac rechnete etliche Varianten durch – fürs Heizen, Fahren und Fliegen, für ein tiefes oder hohes Einkommen, für einen tiefen oder hohen Verbrauch fossiler Energie und für verschiedene Haushaltsformen.

Demnach würde ein kinderloses Gut-Verdiener-Paar, das viel [Auto](#) fährt, 46 Franken pro Jahr netto draufzahlen. Bis 2030 dürfte ihre Abgabe auf 210 Franken steigen. «Bei einem Paareinkommen von 160'000 Franken ist schwer zu behaupten, die Klimaabgabe werde das Verhalten ändern», sagt Imark.

Auch die Autoren der Studie haben ihre Zweifel: «Auf kurze Sicht wird sich die angenommene Abgabe mit anfänglich 5 Rappen je Liter wohl nicht spürbar auswirken.» Und selbst für 2030 formulieren sie es vorsichtig: Mit einer Abgabenerhöhung um 20 Rappen pro Liter werde «durchaus ein erster spürbarer Nachfrageeffekt bewirkt».

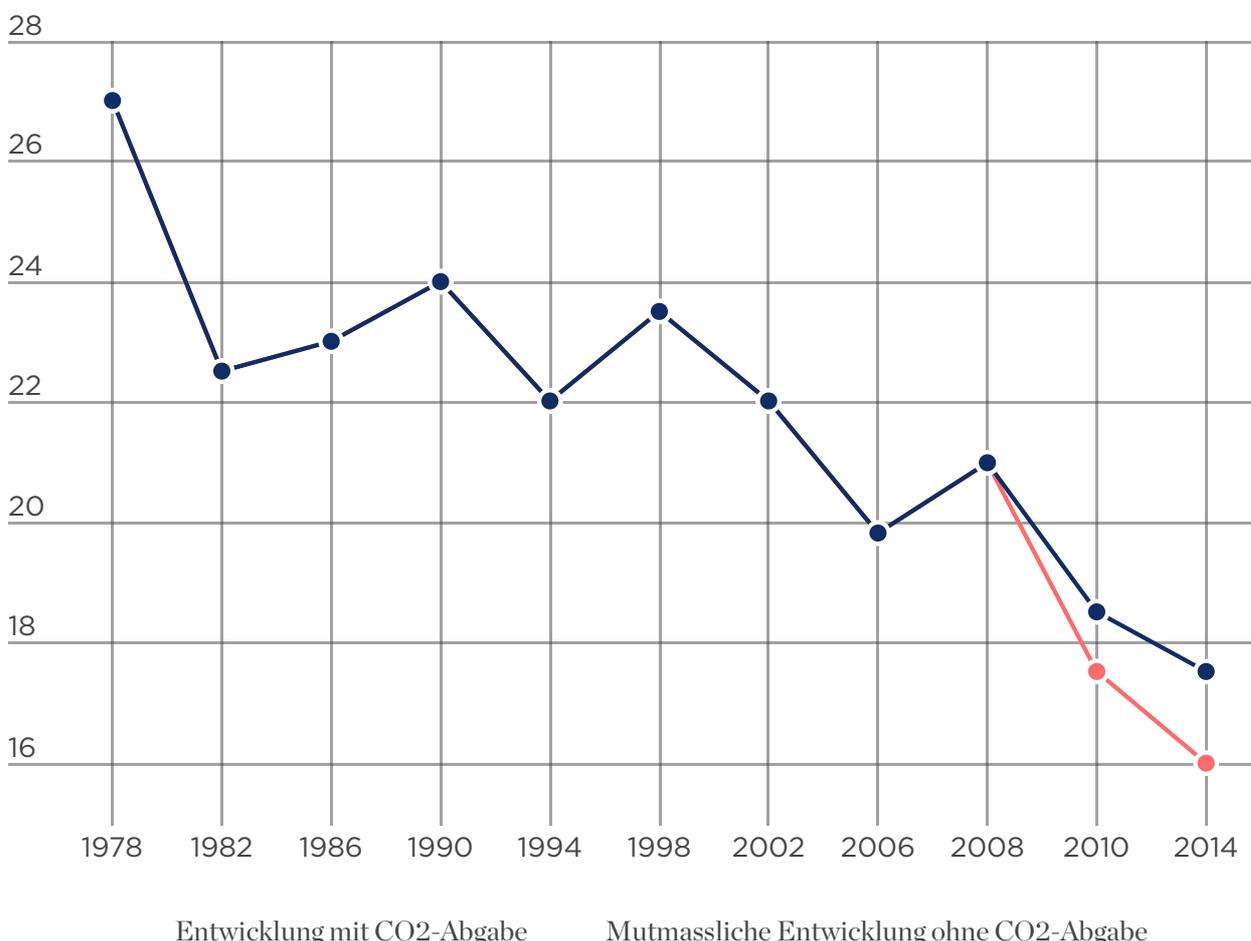
Überzeugung tönt anders. Doch die CO₂-Vorlage hat beste Chancen.

Wirkung ist in Studien kaum nachgewiesen

Imark hat die Wirkungsstudien des Bundes gelesen. Es gibt deren drei. Sie simulieren den CO₂-Ausstoss anhand von Modellen. Es gibt keine festen Zahlen, keine Messungen, nur komplex errechnete Annahmen abgeleitet aus Handels- und Wirtschaftszahlen.

Der CO₂-Ausstoss sinkt – mit oder ohne Klimaabgabe

CO₂-Ausstoss der Haushalte und der Industrie, nur Brennstoffe (in Millionen Tonnen pro Jahr).



Entwicklung mit CO₂-Abgabe

Mutmassliche Entwicklung ohne CO₂-Abgabe

Der CO₂-Ausstoss aus Brennstoffen (Heizung, Warmwasser) ist seit 1978 stetig gesunken, weil Eigentümer ihre Häuser dämmten oder alte Heizungen durch neue ersetzen. 1978 betrug der Ausstoss 27 Millionen Tonnen, 2008 21 Millionen. 2008 kam die CO₂-Abgabe. Der Bund liess schätzen, wie stark sich die Abgabe bis 2014 ausgewirkt hat.

Quelle: Ecoplan, Bericht Wirkungsabschätzung CO₂-Abgabe.

Handelszeitung

Share

Öfters ist von «überschätzter Wirkung» die Rede, so etwa in einer Ecoplan-Studie im Auftrag des Bundes von 2017: «Die Schätzung mit dem ökonometrischen Modell überschätzt die Wirkung der CO₂-Abgabe.» Dies kümmert im Parlament die wenigsten, ausser Imark: «Die Fehlermargen dieser Modelle sind beträchtlich.» Je nachdem, ob man 1 Million Tonnen CO₂ Ausstoss über- oder unterschätzt, sieht der Verlauf des Ausstosses ganz anders aus. «Keiner weiss, was wirklich stimmt.» Egal, lieber weitermachen.

Es bräuchte eine Änderung der Verfassung

Möglicherweise ist Weitermachen wie bisher aber nicht legal. Dies legt zumindest ein Bericht des [Bundesrates](#) nahe, den das Finanzdepartement zusammen mit [Simonetta Sommaruga](#)s Departement [Uvek](#) 2015 erstellt hat unter dem Titel «Verfassungsbestimmung über ein Klima- und Energielenkungssystem». Das Fazit damals: Nur eine Verfassungsänderung schaffe «klare rechtliche Voraussetzungen für ein Lenkungssystem», nur so werde «die CO₂-Abgabe demokratisch legitimiert».

Doch nach der Publikation passierte für die Fans von Klimaabgaben ein Unfall: Das Volk lehnte die Einführung einer Lenkungssteuer auf Klimagase auf Betreiben der Grünliberalen hochkant ab. «Seitdem fürchtet Bundesbern das Volk und bastelt einfach weiter», ärgert sich Imark.

Eine konforme Abgabe hiesse eine volle Rückerstattung der Einnahmen. Auch müsste das Parlament die Abgaben massiv erhöhen, damit sie wirken. Doch davor haben die meisten Angst. Die SVP nützt dies aus und droht mit einem Referendum gegen die Revision.

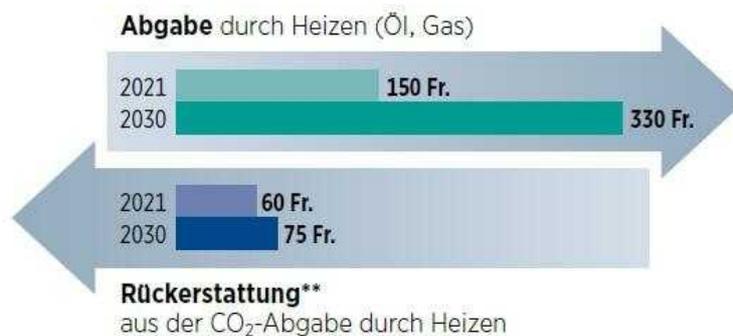
Derweil empfiehlt Infras dem Parlament, Salomitaktik zu betreiben: zuerst die CO₂-Abgabe auf Benzin und Flüge auf tiefem Niveau einzuführen und sie später, wenn sich das Volk daran gewöhnt hat, zu erhöhen. «So hat es der Bund seit 2008 beim Heizöl gemacht», so - Infras. Auch dies ärgert Imark: «Soll sich keiner wundern, wenn ich weiter kritische Fragen stelle.» Ein einsamer Mahner in der Wüste.



CO₂-ABGABE HEUTE UND MORGEN

Eine Person wird bei einer Revision des Gesetzes die Klimaabgabe auf fossile Energien wohl nur wenig zu spüren bekommen. Modellberechnungen für eine alleinlebende Person mit 65'000 Franken Bruttoeinkommen und einem hohen Verbrauch an fossiler Energie (Typ in Klammern)*

in Franken pro Jahr



Quelle: Swisscleantech/Infras

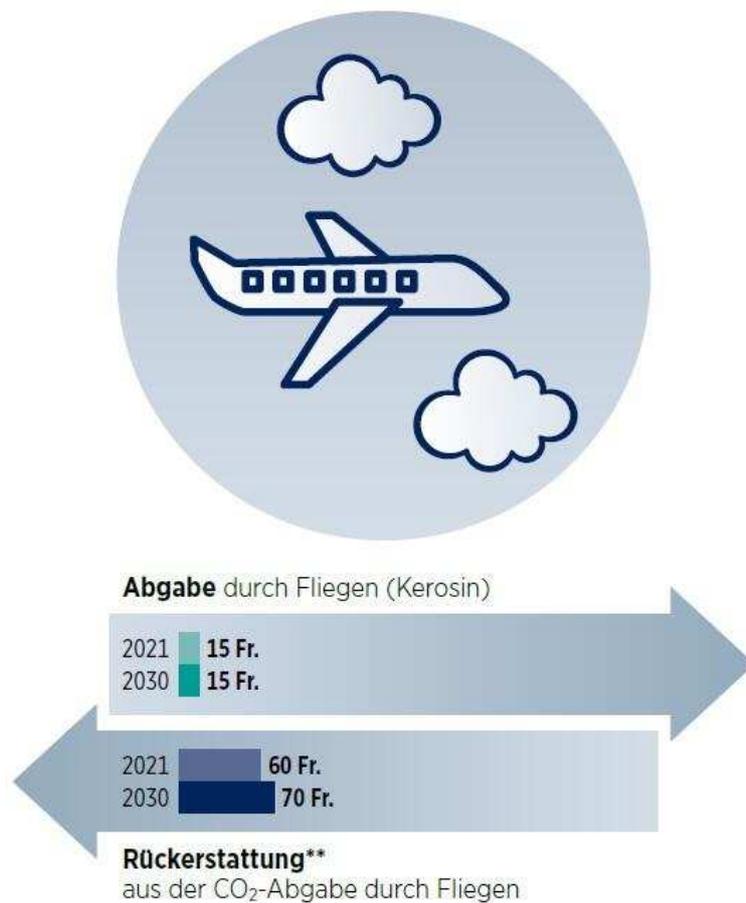
**Abgabe** durch Fahren (Benzin, Diesel)

2021	26 Fr.
2030	100 Fr.

2021	12 Fr.
2030	36 Fr.

Rückerstattung**
aus der CO₂-Abgabe durch Fahren

Quelle: Swisscleantech/Infras



Quelle: Swisstechno/Infras

*Die Annahmen stammen vom Verband Swisstechno und dem Büro Infras vom September 2019, ähnlich zu Gesetzesentwürfen im Ständerat: Brennstoffe (2021/2030): 96 Fr./t, 210 Fr./t CO₂
Treibstoffe (2021/2030): 5 Rp./Liter, 20 Rp./Liter Flugtickets: 30 Fr./Kurzstrecke, 120 Fr./Langstrecke

**über Krankenkassenprämien