

Position der Erdöl-Vereinigung zum neuen CO₂-Gesetz

Der Bundesrat hat die Botschaft zur neuen CO₂-Gesetzgebung verabschiedet. Der vorliegende Entwurf soll die Grundlagen der Klimapolitik ab 2013 schaffen und ist als indirekter Gegenvorschlag zur eidgenössischen Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“ vorgesehen.

Kein Alleingang der Schweiz zu Lasten der heimischen Wirtschaft

Bisher hat noch kein Land verbindliche CO₂-Emissionsziele für die Zeit nach 2012 festgelegt. Wegweisende Entscheide der Staatengemeinschaft im Post-Kyoto-Prozess sind frühestens Ende 2009 im Rahmen der Klimakonferenz in Kopenhagen zu erwarten. Es ist aber davon auszugehen, dass verbindliche Reduktionsverpflichtungen erst in einem oder in zwei Jahren verabschiedet werden.

Die in der Botschaft vorgestellten Zielsetzungen und Massnahmen sehen deutlich schärfere Vorgaben als bisher vor. Das schadet dem Wirtschaftsstandort Schweiz, solange im Verhältnis zu unseren wichtigsten Konkurrenten keine Symmetrie geschaffen wird. Was konkret diese Staaten aber unternehmen werden, ist derzeit offen. Als Messlatte gilt dabei nicht nur die EU, sondern auch Staaten wie die USA, China oder Indien, die mit dem Produktionsstandort Schweiz im Wettbewerb stehen.

Ein voreiliger Alleingang der Schweiz muss verhindert, und die Fehler des aktuellen CO₂-Gesetzes dürfen nicht wiederholt werden. So wurden beispielsweise die „Flexiblen Mechanismen“ nur am Rande erwähnt, obwohl es sich dabei um das wichtigste Instrument der Industriestaaten handelt. Die nationale Klimapolitik nach 2012 ist zwingend an die international konkret beschlossenen Massnahmen und Instrumente anzugleichen.

Aus unserer Sicht soll das Parlament die Vorlage erst beraten, wenn die internationalen Vereinbarungen für die Post-Kyoto-Ära bekannt sind. Es spricht nichts dagegen, die Volksinitiative „Für ein gesundes Klima“ zeitlich vorgezogen zur Abstimmung zu bringen.

Klimaziele müssen dem tatsächlichen Reduktionspotenzial der Schweiz entsprechen

Der Bundesrat lehnt sich mit einem Reduktionsziel von 20 Prozent bis 2020 an das Gesamtziel der EU an, berücksichtigt dabei aber nicht, dass die Schweiz im Vergleich mit anderen Industriestaaten die beste CO₂-Bilanz pro Kopf hat und lediglich 0,1 Prozent der globalen Emissionen verantwortet. Als allfällige Vergleichswerte sollten nur EU-Länder mit ähnlichen Voraussetzungen herangezogen werden. Innerhalb der EU wird nämlich den länderspezifischen Rahmenbedingungen durchaus Rechnung getragen. Entsprechend werden individuelle Emissionsziele vereinbart.

Um Wirtschaft und Konsumenten nicht übermassig zu belasten, müssen Reduktionsziele definiert werden, die dem technischen und wirtschaftlichen Reduktionspotenzial der Schweiz entsprechen. Die Anlehnung der Schweiz an das Gesamtziel der EU ist nicht nachvollziehbar. Sollte sich die EU

wider Erwarten gesamthaft zu Klimazielen von 30 Prozent durchringen, lehnen wir dezidiert ab, dass sich die Schweiz diesen Vorgaben blindlings anschliesst.

Schon heute ist bekannt, dass im künftigen internationalen Klimaregime analog dem Kyoto-Protokoll eine mehrjährige Verpflichtungsperiode vorgesehen ist, in der das Ziel im Mittel erreicht werden muss. Dieses Vorgehen entspricht dem aktuellen Klimaregime und muss fortgesetzt werden.

Anerkennung von Massnahmen im Ausland

Der Bundesrat sieht richtigerweise vor, dass die Hälfte der Emissionsminderungen durch Massnahmen im Ausland vorgenommen werden können. Auslandmassnahmen sind für eine finanzierbare Klimapolitik von grosser Bedeutung und tragen heute schon – vor allem mit Hilfe des Klimarappens – massgeblich dazu bei, dass die Schweiz ihre Klimaziele gemäss Kyoto-Vereinbarung erreichen wird. Daran ist festzuhalten und zusätzlich sicherzustellen, dass während der Verpflichtungsperiode im Einklang mit den internationalen Vorgaben die 50-Prozent-Regel gilt.

Die Emissionsvorgabe für Treibstoffe schiesst übers Ziel hinaus – dennoch ein grundsätzliches JA zur Treibstoffkompensation

Der Bund will Hersteller und Importeure von fossilen Treibstoffen gesetzlich dazu verpflichten, mindestens einen Viertel der verursachten Treibstoffemissionen durch Massnahmen im In- oder Ausland zu kompensieren. Mit diesem Vorschlag wird eine erfolgreiche Initiative der Wirtschaft in Form des Klimarappens abgelöst und verstaatlicht.

Die Analyse des der Botschaft zugrunde liegenden Mengengerüsts zeigt deutlich, dass die Summe der Sektorziele und der vorgeschlagenen Massnahmen zu einer Übererfüllung des Gesamtziels von knapp 10 Prozent führt (rund 1 Million Tonnen CO₂ pro Jahr).

Insbesondere für den Treibstoffbereich ergibt sich eine zu hohe Kompensationsvorgabe. Vor allem wenn man bedenkt, dass auch im unbeeinflussten Verlauf der Treibstoffkonsum in den nächsten Jahren sinken wird. Die Emissionsvorschriften für Fahrzeuge und die Kompensationspflicht für Importeure (25 Prozent) führen dazu, dass der Sektor Treibstoff gut die Hälfte der bis 2020 zu erzielenden Emissionsminderungen tragen müsste.

Das indikative Sektorziel muss deshalb angepasst werden. Zudem soll eine Kompensationspflicht von 15 Prozent (mit der Option diese auf 25 Prozent zu erhöhen) eingeführt werden. Das wird ausreichen, um das Gesamtziel von 20 Prozent bis 2020 zu erreichen und stellt sicher, dass die Supplementaritätsgrenze von 50 Prozent nicht verletzt wird.

Im Gesetz muss zudem verankert werden, dass sich die Hersteller und Importeure von fossilen Treibstoffen zu Kompensationsgemeinschaften zusammenschliessen können, da es sich dabei um eine Aufgabe im öffentlichen Interesse handelt – ähnlich wie bei der gemeinsam betriebenen Pflichtlagerhaltung. Kleinere Importeure wie beispielsweise AVIA-Firmen können die Zertifikate nicht wie internationale Konzerne über ihre Mutterhäuser beschaffen und wären von einschneidenden Wettbewerbsverzerrungen betroffen, wenn sie die Beschaffung nicht gemeinsam koordinieren können. In der Botschaft wird diese Möglichkeit erwähnt.

Klare Anreize für Emissionsverminderungen im Inland schaffen

Im Einklang mit den internationalen Regeln müssen auch Inland-Projekte, die Treibhausgasemissionen reduzieren, zu handelbaren Emissionsrechten bzw. Emissionszertifikaten führen. Dieses Vorgehen wird auch von anderen EU-Staaten umgesetzt und schafft attraktive Anreize für Klimaschutzmassnahmen im Inland.

Das vorgeschlagene Emissionshandelssystem überzeugt nicht

Der Bundesrat will neu energieintensive Branchen zur Teilnahme am Emissionshandelssystem (ETS) zwingen. Dieses Vorgehen lehnt die Erdöl-Wirtschaft entschieden ab. Die bestehende Praxis der CO₂-Abgabe-Befreiung auf Basis eines Vertrages zwischen den Emittenten und dem Bund hat sich bewährt und ist fortzusetzen.

Die Festlegung auf ein zwingendes Emissionshandelssystem – und erst recht eine obligatorische Verknüpfung mit dem ETS der EU – wird dazu führen, dass die EU jene Sektoren festlegen kann, welche von der CO₂-Abgabe befreit werden sollen.

Wir lehnen ebenfalls ab, dass der Bundesrat bestimmt, welche Branchen von der CO₂-Abgabe befreit werden können, und dadurch Industriepolitik betreibt. Heute ist das Kriterium einzig die Energieintensität von Unternehmen, was sachgerecht ist. Es ist in diesem Punkt darauf zu drängen, dass das bisherige Recht unverändert weitergeführt wird.

CO₂-Abgabe auf Treibstoffen streichen

Die Erdöl-Wirtschaft lehnt aus zwei Gründen die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen ab. Erstens sind durch die Kompensationspflicht für Hersteller und Importeure Emissionsreduktionen bei Treibstoffen schon vollumfänglich abgedeckt. Auch mit einem Kompensationssatz von 15 Prozent kann das Gesamtziel von 20 Prozent bis 2020 problemlos erreicht werden.

Zweitens sind Treibstoffe ein wichtiges Fiskalinstrument. Ein erheblicher Teil der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen (insgesamt rund 75 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl) fließt in den Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen. Das UVEK hat im Vernehmlassungsbericht zum Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel zur Diskussion gestellt, den Mineralölsteuerzuschlag um bis zu 22 Rappen pro Liter zu erhöhen. Die zusätzliche Belastung der Konsumenten durch eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen ist aus unserer Sicht nicht vertretbar.

Die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen würde Lenkungs- und Finanzierungsziele vermengen und die fiskalpolitische Bedeutung der Treibstoffe schmälern. Wir haben zudem starke Bedenken, dass die Lenkungsabgabe nicht an die Bevölkerung zurückfließen, sondern zweckentfremdet zu einer zusätzlichen Steuer umfunktioniert würde. Leider ist dieses Szenario bei der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen bereits eingetreten. Die Option einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen muss deshalb ersatzlos aus dem Gesetz gestrichen werden.

Keine weitere Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe

Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen war ursprünglich als reine Lenkungsabgabe vorgesehen. In der Zwischenzeit wird sie als Steuer eingesetzt, um beispielsweise das nationale Gebäudeprogramm zu finanzieren. Die Erdöl-Wirtschaft lehnt dies nach wie vor ab, da mit einer Abgabe auf Energie nicht sinnvoll gleichzeitig Lenkungs- und Finanzierungsziele verfolgt werden können.

Die Branche lehnt eine optionale Erhöhung auf 30 Schweizer Franken pro 100 Liter Heizöl dezidiert ab. Die Brennstoffemissionen werden unabhängig von Lenkungs- und Steuerabgaben auch in den nächsten Jahren sinken. Eine zu hohe CO₂-Abgabe würde lediglich Anreize schaffen, vermehrt Umverteilungen zu Lasten der ursprünglichen Rückgabe an die Bevölkerung vorzunehmen.

Falls es bei der Möglichkeit bleibt, die CO₂-Abgabe weiter zu erhöhen, darf auf keinen Fall wie vorgesehen der Bundesrat über die Erhöhung der Abgabesätze befinden. Diese Kompetenzverlagerung muss zwingen korrigiert und die Entscheidungskompetenz wie bis anhin in den Händen der Bundesversammlung verbleiben.