

Schweizerischer Gewerbeverband  
Herrn Nationalrat Dr. Pierre Triponez  
Postfach  
Schwarztorstrasse 26  
3001 Bern

Chur, 5. Januar 2005

**MASSNAHMEN ZUR EINHALTUNG DER REDUKTIONSZIELE NACH DEM CO<sub>2</sub>-GESETZ**  
**(4 VARIANTEN)**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zu rubrizierter eine Stellungnahme abzugeben, danken wir Ihnen bestens. Da die Bündner Wirtschaft von dieser Vorlage in besonderem Masse betroffen ist, gestatten wir uns, Ihnen unsere Haltung ausführlich bekannt zu geben.

**1. GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN**

Der Bündner Gewerbeverband **lehnt die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe ab**. Die Wirtschaft ist auf umweltpolitische Ansätze angewiesen, welche neben der Ökologie auch die Konkurrenzfähigkeit des Landes und die Erhaltung von Arbeitsplätzen in der Schweiz berücksichtigt. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe hätte, vor allem auch für Graubünden, negative volkswirtschaftliche Auswirkungen. In besonderem Masse betroffen wären zum Beispiel die Hotellerie – sei es bezüglich des Erdölbedarfs für Heizzwecke oder sei es auch wegen der Verteuerung der Anfahrt –, die Bergbahnen wegen der Verteuerung für den Betrieb der Pistenfahrzeuge und ganz generell die gesamte Bevölkerung durch die erhebliche Verteuerung der Transportkosten – und dies zu einer Zeit, als der Tourismus nicht nur mit den anderen Destinationen im Alpengebiet, sondern insbesondere auch mit den

entfernten Destinationen im Süden in einem massiven Konkurrenzkampf steht. Zudem ist Graubünden angesichts seiner Topographie weit mehr vom Individualverkehr abhängig als andere Regionen.

Es ist sinnlos, die Exportleistungen der Schweiz und somit auch des Tourismus „künstlich“ zu verteuern. Die Sinnlosigkeit eines solchen Alleinganges zeigt sich vor allem auch bei den Treibstoffen. Die Autoindustrie arbeitet mit Hochdruck an der Entwicklung neuer Motorentypen z.B. auf Hybridbasis, durch welche sich der Treibstoffverbrauch erheblich wird reduzieren lassen. Bei den Pistenfahrzeugen werden diese Saison neu mit Gas- resp. Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge in Betrieb genommen. Aus der Sicht der Schweiz mit ihrem weltweit verschwindend kleinen Anteil an CO<sub>2</sub>-Emissionen wäre es widersinnig, im Alleingang Massnahmen zu beschliessen, wenn durch eine neue Motorengeneration die CO<sub>2</sub>-Emissionen dereinst um ein Mehrfaches reduziert werden können. Zudem setzt die CO<sub>2</sub>-Abgabe – auch im globalen Kontext – an einem völlig falschen Ansatzpunkt an, nämlich beim Absatz und nicht bei den Emissionen. Es macht doch keinen Sinn, eine Abgabe zu beschliessen, welche dazu führt, dass entweder, z. B. beim Benzintourismus, der benötigte Treibstoff einfach anderswo gekauft und dann trotzdem in der Schweiz emittiert wird resp., z. B. im Bereiche der Industrie, dass Emissionen, z. B. durch die Verlagerung von Produktions- oder Betriebsstätten, einfach ins günstigere Ausland verlagert werden und die Emissionen dort entstehen. Es gibt keine zwingenden Gründe, die vom CO<sub>2</sub>-Gesetz explizit vorgesehene Phase der freiwilligen Massnahmen früh bzw. vorzeitig zu beenden. Vielmehr muss es darum gehen, mit möglichst geringen Kosten ein Maximum an Effizienz bei der Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen. **Aus den geschilderten Gründen empfiehlt der Bündner Gewerbeverband die Einführung des Klimarappens auf Basis der Variante 4 im Vernehmlassungsbericht.**

Während eine CO<sub>2</sub>-Abgabe sämtlichen wirtschaftspolitischen Zielen entgegenlaufen würde (Teuerung generell, Verteuern des Binnenmarktes, des Exports sowie auch des Tourismus), weist der Klimarappen aus der Sicht der Wirtschaft sowohl gesamtschweizerisch wie auch bezüglich Graubünden erhebliche Vorteile auf, indem die umweltpolitischen Ziele durch Investitionen im Ausland und damit eine Ankurbelung der Exportwirtschaft und des nachgelagerten Gewerbes mit erheblich geringeren Investitionen erreicht werden können.

Illusorisch ist auch die Annahme, die Verteuerung der Energie würde der Schweiz einen Innovationssprung bescheren, denn zum einen würden solche Innovationen teuer mit massiven Beeinträchtigungen weiter Wirtschaftskreise bezahlt, zum andern können solche Innovationsvorteile erfahrungsgemäss nur während einer kurzen Dauer genutzt werden, bis die Konkurrenz – notabene ohne schädliche Energieverteuerung – ebenfalls nachzieht. Ebenso birgt ein Anschluss an die Energieagentur ein erhebliches Risiko, denn es reicht aus, dass ein Unternehmen in einem solchen Zusammenschluss sein Ziel verfehlt, damit sämtliche in diesem Verbund zusammengeschlossenen Unternehmen besteuert werden. Während bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe ein ansehnlicher Teil der neu erwarteten Arbeitsplätze im Bereiche der Verwaltung entstehen würden, wird sich der Klimarappen generell günstig für die exportorientierten und die diesen nachgelagerten Branchen auswirken. Zudem wäre es widersinnig, die heute durch etwas tiefere Treibstoffpreise bestehenden Vorteile ohne Not preiszugeben. Zur Begründung der volkswirtschaftlichen Schädlichkeit der CO<sub>2</sub>-Abgabe sowie der Vorteile eines Klimarappens verweisen wir auf das Gutachten von Prof. Dr. Franz Jaeger, Universität St. Gallen „Klimarappen vs. CO<sub>2</sub>-Abgabe“, welches Ihnen bekannt ist.

## 2. INTERNATIONALER RAHMEN: KYOTO-PROTOKOLL UND KLIMAPOLITIK DER EUROPÄISCHEN UNION

Mit dem Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls wird auch die rechtliche Grundlage für JI (Joint Implementation) und CDM-(Clean Development Mechanism) Massnahmen bzw. -Investitionen sowie für den Zertifikatehandel (IET) geschaffen. Diese basieren darauf, die Kyoto-Ziele zu minimalen Kosten für Wirtschaft und Konsumenten zu erreichen; mit anderen Worten dort, wo pro eingesetztem Franken die grösstmögliche Treibhausgasreduktion erzielt werden kann. Das ist in erster Linie in den Drittwelt- und Schwellenländern der Fall, weil dort der Nachholbedarf im Bereich (Energie-) Infrastruktur sehr gross ist. Gelingt es, u.a. dank CDM und JI, die bevorstehenden, enormen Investitionen in diesen Ländern kohlenstoffarm zu gestalten, wird dies weitaus grössere Reduktionen auf die globalen Treibhausgasemissionen zur Folge haben als Massnahmen in der Schweiz, in der die noch zu erwartenden Effizienzgewinne vergleichsweise marginal sind.

Kein einziges europäisches Land beabsichtigt, eine CO<sub>2</sub>-Abgabe zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls einzuführen. Die Politik der EU orientiert sich daran, die Emissionsreduktionen wirtschaftlich effizient, d.h. zu den geringsten volkswirtschaftlichen Kosten zu erreichen und hat per 1. Januar 2005 das Emissionshandelssystem eingeführt. Nicht zuletzt infolge des veränderten wirtschaftlichen Umfeldes – Erhöhung der Erdölpreise und ihrer Auswirkungen auf die Konjunktur – wird das Instrument einer CO<sub>2</sub>-Abgabe, insbesondere im Mobilitätsbereich, als ineffizient betrachtet.

Weder die EU noch das Kyoto-Protokoll betrachten CO<sub>2</sub>-Abgaben als taugliches Instrument. Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe in der Schweiz wäre demzufolge ein internationaler Einzelfall und Alleingang. Der CO<sub>2</sub>-Beitrag der Schweiz (0,2 % der anthropogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen) ist für die Veränderung des Klimas nicht kausal. Es verbieten sich deshalb Sonderopfer für die schweizerische Wirtschaft und die Schweizer Konsumenten. Andernfalls drohen dem Werkplatz Schweiz komparative Wettbewerbsnachteile, die unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit weiter beeinträchtigen. Bei der Massnahmenwahl hat die volkswirtschaftliche Effizienz absoluten Vorrang zu geniessen.

### 3. DAS CO<sub>2</sub>-GESETZ

In der Botschaft zum CO<sub>2</sub>-Gesetz hat der Bundesrat klar zum Ausdruck gebracht, dass in einer ersten Phase die Reduktionsziele durch freiwillige Massnahmen sowie Massnahmen in „anderen“ Politikbereichen zu erreichen seien. Erst wenn sich diese Vorkehrungen als nicht zielführend erweisen sollten, darf die CO<sub>2</sub>-Abgabe – gewissermassen als „ultimo ratio“ – eingeführt werden. Es ist deshalb mehr als erstaunlich, dass im Vernehmlassungsbericht mit keinem Wort darauf eingegangen wird, zumal die freiwillige Massnahme des Klimarapens gemäss Variante vier in der Lage ist, die verbleibende Ziellücke zu füllen.

Es muss deshalb im Rahmen der nun anstehenden Entscheide des Bundesrates darum gehen, die Flexiblen Mechanismen im Einklang mit der internationalen, insbesondere der europäischen Entwicklung, insofern rasch nutzbar zu machen, als diese den Schweizer CO<sub>2</sub>-Emittenten als Instrument zur Erreichung ihrer Reduktionsziele zur vollen Verfügung stehen.

Die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen liegen aktuell unter dem Stand von 1990. Gleichwohl verbleibt laut Vernehmlassungsbericht bezogen auf 1990 eine mutmassliche Ziellücke in der Höhe von 2,5 Millionen Tonnen für die erste Verpflichtungsperiode 2008 bis 2012. Die Addition der beiden Sektorziele ergibt sogar ein Manko von 3,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>.

Dieser Widerspruch lässt erhebliche Zweifel an der Aussagekraft und Beständigkeit der beiden Sektorziele aufkommen. Für das Klima ist es gleichgültig, ob eine Tonne CO<sub>2</sub> im In- oder im Ausland eingespart wird. Es ist auch gleichgültig, ob die Einsparung als Folge eines reduzierten Treib- oder Brennstoffverbrauches erfolgt. Es gibt deshalb auch weder im Kyoto-Protokoll noch in anderen Ländern separate Reduktionsziele für Brenn- und Treibstoffe sowie keine nach Sektoren differenzierte Supplementaritätsvorgaben.

Der Schweizer Alleingang mit Teilzielen – deren Summe erst noch grösser ist als das Gesamtziel – und punkto Teil-Supplementaritäten für Brenn- und Treibstoffe ist klimapolitisch sinnlos und volkswirtschaftlich schädlich. Bei der Wahl der Massnahme ist deshalb ausschliesslich vom Gesamtziel auszugehen. Massgebend für die anstehenden Entscheide des Bundesrates ist einzig und allein die Ziellücke von 2,5 Millionen Tonnen. Diese gilt es „integral“ anzugehen.

#### 4. DETAILBEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN VARIANTEN

Alle vier Varianten führen global gesehen zu gleich hohen Reduktionen der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Anteil der durch Massnahmen im Inland erzielten Emissionsreduktionen schwankt lediglich zwischen 1,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> (Variante eins) und 1,0 Millionen Tonnen (Variante vier), dies unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der grösste Teil der Treibstoffreduktion im Inland aufgrund der CO<sub>2</sub>-Abgabe durch die Verminderung des Tanktourismus erzielt wird.

Dem Klimarappen (Variante vier) ist schon deshalb der Vorzug zu geben, weil es sich dabei um eine freiwillige Massnahme handelt, die im Sinne des CO<sub>2</sub>-Gesetzes (Art.3) erste Priorität genießt.

Quantitative Angaben über die Kosten der vier Varianten fehlen im Vernehmlassungsbericht gänzlich. Da die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen im Ausland in der

Regel wesentlich kostengünstiger zu erzielen sind als in der Schweiz, sind die Kosten der Varianten umso tiefer, je grösser der Anteil der im Ausland erzielten Emissionsminderungen ist. Demzufolge ist die Variante vier mit Klimarappen kostengünstiger als die Varianten, die eine CO<sub>2</sub>-Abgabe beinhalten.

Nicht berücksichtigt werden im Vernehmlassungsbericht die Erkenntnisse und Erfahrungen mit freiwilligen Massnahmen während der letzten 13 Jahre im Rahmen der Energiesparprogramme „Energie 2000“ und „Energie Schweiz“ sowie im Rahmen der Energieagentur der Wirtschaft. Durch die Unterschlagung dieser Zusammenhänge wird der Eindruck erzeugt, es seien in der Schweiz bisher keine CO<sub>2</sub>-mindernden Aktivitäten erfolgt.

Der Vernehmlassungsbericht setzt sich mit keiner Zeile mit den gesetzlichen Voraussetzungen betr. Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auseinander. Dabei ist in Art.6 Abs.2 CO<sub>2</sub>-Gesetz festgehalten, dass der Bundesrat bei der Einführung der Abgabe zu berücksichtigen hat:

- a. die Wirkung weiterer Energieabgaben
- b. die getroffenen Massnahmen anderer Staaten
- c. die Preise der Brenn- und Treibstoffe in den Nachbarstaaten
- d. die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und einzelner Branchen

Eine der Objektivität verpflichtete Auslegeordnung müsste dazu führen, dass die Wirkungen der vom Bundesrat gleichzeitig in die Vernehmlassung geschickten steuerlichen Förderung von Biotreibstoffen, Erdgas und Flüssiggas dargestellt werden, wie die seit 1. Januar 2004 bestehenden Lenkungsabgaben zugunsten schwefelfreien Benzins und Dieselöls. Beide Massnahmen setzen Anreize für CO<sub>2</sub>-ärmere Verbrennungstechnologien wie benzinbetriebene Magermotoren oder moderne Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern. Die steuerneutrale Verbilligung der neuen Treibstoffe wird laut Bundesrat dazu führen, dass die Benzinfiskalität im Jahre 2010 um rund sechs Rappen pro Liter angehoben werden muss. Diese Zusammenhänge gilt es zu kommentieren und zu beachten, wenn die Diskussion um die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe lanciert wird.

Gemäss Vernehmlassungsbericht soll die Verteuerung der Brenn- und Treibstoffe einen Anreiz zu weniger Verbrauch setzen. Dies trifft nicht zu. Rund 80

bis 85 Prozent des Brennstoffverbrauches stammen von kleinen und mittleren Konsumenten bzw. Betrieben, denen der Verpflichtungs- und Vereinbarungsmechanismus gemäss Art. 3, 4 und 9 CO<sub>2</sub>-Gesetz nicht zugänglich ist.

Im Treibstoffbereich wird die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe in der Höhe von 15 bzw. 30 Rappen pro Liter Benzin und Diesel praktisch zu einer Eliminierung der ausländischen Betankung (Benzin) und zu einem Anreiz für die Schweizer Dieselölkonsumenten führen, im Ausland statt im Inland zu tanken. Eine im Auftrag des Buwal erstellte Infrac-Studie belegt, dass der weitaus grösste Teil der CO<sub>2</sub>-Wirkung durch die Verlagerung des Tankverhaltens erreicht würde. Dabei ist klar, dass deswegen keine einzige Tonne CO<sub>2</sub> weniger in die Atmosphäre gelangt. Die unterschiedliche Abgabenbelastung und ihre Auswirkungen auf das Tankverhalten sind in der EU ein Grund dafür, dass kein Land an neue Abgaben denkt, die zu einer grenzüberschreitenden Verlagerung der Betankung führen und mit Blick auf den Staatshaushalt zum eigenen Nachteil gereichen würden.

Bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe handelt es sich um ein untaugliches Instrument zur Reduktion der durch die inländische Bevölkerung und die Wirtschaft verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Kein anderes europäisches Land wird im Rahmen des Kyoto-Protokolls eine CO<sub>2</sub>-Abgabe einführen. Bei den bestehenden Preisen für Brenn- und Treibstoffe in den Nachbarstaaten ist davon auszugehen, dass tiefe Energiekosten für ein rohstoffarmes Land wie die Schweiz – das aufgrund seiner Binnenlage auch versorgungsmässig abhängig ist – einen bedeutenden Standortfaktor darstellen. Die Höhe der Energiepreise als Treiber für mehr Energieeffizienz wird überbewertet. Beim Benzin befindet sich die Schweiz im unteren Mittelfeld, während sie beim Diesel der europäischen Spitzengruppe angehört.

Gemäss der vorerwähnten Studie der Universität St.Gallen können „die Reduktionsziele gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Protokoll (...) zuverlässiger und zu deutlich tieferen Kosten erreicht werden als mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe. Deshalb ist aus volkswirtschaftlicher Sicht das Konzept Klimarappen einer CO<sub>2</sub>-Abgabe in der Höhe von 20 bis 30 Rappen pro Liter eindeutig zu favorisieren.

Mehr als stossend ist, dass im Vernehmlassungsbericht die wirtschaftlichen Auswirkungen nur auf die Erdölbranche reduziert werden. Dabei werden vor allem die mobilitätsnahen Branchen sowie die Konsumenten in den ländlichen Regionen und Berggebieten der Schweiz von einer CO<sub>2</sub>- Abgabe betroffen sein. Dazu gehören in erster Linie das Personen- und Gütertransportgewerbe und der Tourismus.

Der Vernehmlassungsbericht verschweigt, dass die CO<sub>2</sub>-Abgabe alles andere als staatsquotenneutral ist. Die auf der Abgabe zu erhebende Mehrwertsteuer wird völlig ausser Acht gelassen. Sie macht rund 180 Millionen Franken aus, wenn die CO<sub>2</sub>-Abgabe gemäss Variante eins eingeführt würde. Zum Vergleich: Die Ziellücke lässt sich mit dem Klimarappen – und zwar dank echter CO<sub>2</sub>-Reduktion – zu Kosten zwischen 70 und 120 Millionen Franken schliessen. Der Klimarappen entzieht der Volkswirtschaft demzufolge bedeutend weniger Mittel, als es die CO<sub>2</sub>-Abgabe tut.

Gemäss einem Bericht der Infrac ist bei einer CO<sub>2</sub>-Abgabe in der Höhe von 30 Rappen pro Liter Benzin und Diesel mit jährlichen Mindereinnahmen für den Bund von brutto 550 Millionen Franken zu rechnen. Davon entfallen allein 490 Millionen Franken auf den Rückgang der ausländischen Betankungen. Diese Einnahmenverluste sind in Zeiten der Entlastungsprogramme des Bundes unverantwortbar. Damit müsste auf erhebliche Mittel zur Finanzierung des schweizerischen Strassennetzes verzichtet werden. Diese Verluste müssten kompensiert werden, am wahrscheinlichsten über eine Erhöhung der Mineralölsteuer. Dies wiederum hätte zur Folge, dass sich der Anteil der ausländischen Betankung noch weiter zurückbilden würde und einen Anreiz für die Schweizer Konsumenten ergäbe, ihrerseits im Ausland statt in der Schweiz zu tanken.

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe wird die Luftqualität nicht nachweislich verbessern, weil andere Treiber (LRV, Dieselförderung, LSVA, etc) eine viel stärkere Wirkung entfalten. Was die Verbrennungstechnologie im stationären und im Mobilitätsbereich betrifft, ist davon auszugehen, dass das Problem der klassischen Luftschadstoffemissionen unabhängig von der Klimapolitik bis zum Ende dieses Jahrzehnts gelöst sein wird – zumindest mit Bezug auf die dann im Markt zur Verfügung stehende Technologie.

Der Vernehmlassungsbericht rechnet mit einem CO<sub>2</sub>-Abgabe-Aufkommen von 2,4 Milliarden Franken pro Jahr, mit Vollzugskosten von weniger als einem Prozent. Somit ist mit einem Verwaltungsaufwand in der Höhe von jährlich 24 Millionen Franken zu rechnen. Diese miserable Vollzugseffizienz steht in einem krassen Missverhältnis zu den administrativen Kosten von rund zwei Millionen Franken pro Jahr, die das Konzept Klimarappen verursachen würde.

## 5. KLIMARAPPEN

Treibhausgase haben eine globale Wirkung. Es ist klimapolitisch nicht bedeutsam, ob CO<sub>2</sub> in der Schweiz oder im Ausland eingespart wird. Das Kyoto-Protokoll hat deshalb für Projekte zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Ausland die Flexiblen Mechanismen geschaffen. Investitionen zum Klimaschutz sollen dort getätigt werden, wo sie die grösste Kostenwirksamkeit aufweisen. Mit dem Klimarappen können die Vorgaben des CO<sub>2</sub>-Gesetzes rasch und kostensparend angegangen werden. Die Schweiz wird ihren internationalen Verpflichtungen umfassend gerecht und setzt Impulse in der internationalen Umsetzung des Kyoto-Protokolls. Im Gegensatz zur CO<sub>2</sub>-Abgabe ist der Klimarappen ein effizientes Instrument, das in Sachen Klima weltweit auch wirklich etwas bringt und nicht einfach die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Schweiz schönfärbt.

Der Klimarappen kann rasch eingeführt werden und ist eine wirtschaftsverträgliche Massnahme. Dank den im In- und Ausland realisierbaren Investitionen in neue, zukunftssträchtige Technologien, vermittelt der Klimarappen der Schweizer Volkswirtschaft positive Impulse. Mit dem Klimarappen werden auf pragmatische und wirtschaftsverträgliche Art die klimapolitischen Ziele der Schweiz erreicht.

## 6. ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Obige Ausführungen zeigen, dass aus der Sicht der Schweizer Wirtschaft und insbesondere aus jener Graubündens nur die Einführung eines Klimarappens in Frage kommen kann, zumal dadurch die umweltpolitischen Ziele überdies am effizientesten und ohne volkswirtschaftliche Schädigungen erreicht werden

können. Wir bitten Sie, unsere Überlegungen und Anliegen in Ihrer Vernehmlassung zu Handen des Bundes zu berücksichtigen.

In diesem Sinne bedanken wir uns nochmals für die Einladung zur Stellungnahme und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen

**Bündner Gewerbeverband**

Unione grigionese delle arti e mestieri

Uniun grischuna d'artisanadi e mastergn

Der Präsident

Der Direktor

J. Mettler

J. Michel