

**Zeitschrift:** Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES  
**Herausgeber:** Schweizerische Energie-Stiftung  
**Band:** - (1991)  
**Heft:** 4: Weniger Energieverbrauch nach 2000 : die vier Wege zum Ziel  
  
**Artikel:** Wer soll das bezahlen?  
**Autor:** Brunner, Conrad U.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-586841>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

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

# Wer soll das bezahlen?

**Ohne Ökotax von 20% auf allen Energieträgern und einer zusätzlichen Mehrverbrauchsabgabe auf allen privaten Motorfahrzeugen geht nichts: die leere Bundeskasse kann die notwendigen Mittel für die internationale geforderte CO<sub>2</sub>-Reduktion und die Stabilisierung von Ölverbrauch und Elektrizitätskonsum nicht liefern, die "Energie 2000" versprochen hat.**

Ein grosses Rauschen geht zur Zeit durch die schweizerische Finanz- und Umweltpolitik: CO<sub>2</sub>-Abgabe, Benzinpreiszuschlag, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Ökobonus, Energie-WUST, Ressourcenabgabe, Stromfonds, Lenkungsabgaben auf FCKW.

Einigkeit herrscht zwischen den grossen Parteien und den massgeblichen Umweltorganisationen, dass heute die in der Schweiz noch fehlenden marktwirksamen Instrumente eingesetzt werden müssen, um der Energieeinsparung, der Förderung neuer erneuerbarer Energien und der Verminderung der Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Produktion - ohne eine Masse neuer technischer Vorschriften und Verbote - zum Durchbruch zu verhelfen. Klar ist auch, dass mit Energieverbrauch, Privatverkehr und Schadstoffabgaben durch externe Kosten grosse volkswirtschaftliche Schäden entstehen, externe Kosten, die in den Preisen der Energieträger nur unvollständig erfasst werden.

## Exotische Schweiz

Einigkeit herrscht auch darüber, dass mit einer neuen Abgabenteilung die Staatsquote nicht stark angehoben werden darf, dass eine europafähige Lösung gesucht werden muss und dass eine zusätzliche Abgabe nicht einen Lohnteuersschub auslösen darf. Ferner muss eine Belastungssymmetrie zwischen allen Energieträgern angestrebt werden, damit nicht uner-

wünschte Marktverzerrungen oder Quersubstitutionen entstehen. Bisherige Einzelversuche (Heizölzuzuschlag, Autobahnvignette, Schwerverkehrsabgabe, usw.) haben immer nur marginale Beiträge zum Preis einer ungerechten Allgemeinbelastung gebracht, oder wurden nach kurzer Zeit wieder abgeschafft. Damit ist in der Schweiz heute - als grosser europäischer Exotin - Heizöl und Elektrizität völlig abgabenfrei und das Benzin- und der Dieseltreibstoff deutlich billiger als in den Nachbarstaaten.

"Energie 2000" wirft diese Thematik erneut auf und stellt sie in einen klaren Zeitrahmen. Der Umwelt-, Elektrizitäts-, Atom- und der neue Moratoriumsartikel in der Bundesverfassung genügen als Abgabenlegitimation. Die leere Bundeskasse, noch verschlechtert durch die hastige Abschaffung der Stempelsteuer ohne Kompensation, schafft einen aktuellen Entscheidungsdruck. Die Treibstoffaufschläge unserer nördlichen Nachbarn - im Zusammenhang mit den Belastun-

gen der DDR-Integration - geben auch für den privaten Verkehr deutliche Signale. Die momentan flatternde Konjunkturlage, das Knistern im Gebäck der Maschinenindustrie und des Baugewerbes sind ein willkommener Anlass, um zielgerichtete Investitionsprogramme zur Entlastung der Umwelt und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu erörtern.

## Der Vorschlag Ökotax

Die Umweltorganisationen schlagen vor, ab 1993 20% Belastung auf den Endverbrauchspreisen aller Energieträger in der Schweiz zu erheben. Bei aktuellen Jahresausgaben für Energie von etwa 15 Mia Franken ergeben sich damit Vorderhand 3 Mia Franken pro Jahr. Für den Elektrosektor ergibt sich mit etwa 1.2 Mia Franken eine Verteuerung der mittleren kWh um etwa 2 bis 3 Rappen pro kWh. Beim Heizöl bedeutet der Aufschlag heute etwa 10 Franken pro 100 kg, beim

Benzin etwa 20 Rappen pro Liter. Diese Belastung von 20% ist eine erste Stufe, die ab 1996 - je nach Erfolg der Nachfragestabilisierung und Umweltentlastung - schrittweise auf 30% und 40% erhöht werden muss.

Dieser erste Abgabeschritt - symmetrisch für alle Energieträger - wird im Wärme- und Elektrizitätsbereich, welche bisher völlig unbelastet sind, einen ersten Investitionsschub in Richtung eines sparsameren Verbrauchs und einer effizienteren Energienutzung auslösen.

Im privaten Güter- und Personenverkehr - das zeigen alle Untersuchungen übereinstimmend - ist dieser Effekt leider nur marginal. Hier ist mit der Mehrverbrauchsabgabe ein zusätzliches Instrument der längerfristigen Lenkung zu schaffen: Die Kapitalisierung der Treibstoffkosten des Mehrverbrauchs über die Fahrzeugnutzungsdauer als Abgabe beim Fahrzeugkauf. Als Beispiel: Für alle Privatfahrzeuge wird jährlich der Verbrauchswert eines sehr guten marktgängigen Fahrzeugs festgelegt, zum Beispiel für einen Personerwagen Jahrgang

1991 6 Liter Normalverbrauch pro 100 km. Beim Kauf eines derartigen Fahrzeugs entsteht somit kein abgabepflichtiger Mehrverbrauch und damit auch keine Zusatzbelastung der FahrzeughalterInnen. Beim Kauf eines grösseren Fahrzeugs mit einem Normalverbrauch von 12 Litern pro 100 km wird der Mehrverbrauch während der Nutzungsdauer von 100'000 km als Abgabe erhoben. Beim Preis von einem Franken pro Liter Treibstoff und 6'000 Liter zusätzlichem Treibstoffverbrauch während der Fahrzeugnutzungsdauer müssten die HalterInnen also etwa Franken 6'000 mehr bezahlen. Dies entspricht der Verteuerung eines Mittelklassewagens um etwa 20%. Durch eine derartige Mehrverbrauchsabgabe wird der Kaufentscheidungsdruck in die richtige Richtung gelenkt: Der Kluge kauft seine Fahrleistung wesentlich billiger und umweltschonender ein. Bei jährlich etwa 300'000 Neufahrzeugen ergibt sich mit einer derartigen Mehrverbrauchsabgabe auf dem beschriebenen Preisniveau ein Gesamtertrag von etwa einer Mia Franken pro Jahr.

Die damit durch die Ökotax erhobenen Mittel von insgesamt etwa 4 Mia Franken pro Jahr sollen zu je einem Drittel wie folgt eingesetzt werden:

- Der erste Drittel von etwa 1.3 Mia Franken für die Entlastung der Bundeskasse.
- Der zweite Drittel für die Rückstattung an die SteuerzahlerInnen (etwa Franken 200 pro Kopf und Jahr).
- Der dritte Drittel einerseits für die direkte Förderung energiesparender und umweltentlastender Investitionen im Wärme- und Elektrizitätsbereich sowie im öffentlichen Verkehr (also doppelte Lenkung) und andererseits für die Forschungs-, Entwicklungs-, Pilot- und Demonstrationsprojekte des Bundes sowie für internationale Verpflichtungen im Rahmen eines Klimafonds.

## Die Wirkung einer Ökotax

Die Verteuerung der Energiekosten verschieben den optimalen Investitionspunkt Richtung Energieeffizienz bei Neuanlagen und Erneuerungsprojekten im Gewerbe, der

Industrie und im Dienstleistungsbereich. Durch die Zusatzinvestitionen in effizientere Maschinen, Geräte, Gebäude und Anlagen werden die Kapitalkosten erhöht, die Betriebskosten aber stärker vermindert, so dass mittelfristig ein deutlich tieferes Gesamtkostenniveau pro Produktionseinheit entsteht. Im Konsumgüterbereich, im Haushalt und im privaten Verkehr wird durch das mit der Ökotax leicht geschmälerete verfügbare Einkommen der Vielverbraucher eine langsame Verhaltensänderung eingeleitet. Im Privatverkehr - bei Personen- und Lastfahrzeugen - wird durch die Mehrverbrauchsabgabe die Chancengleichheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht und der billige Zugang zu unbeschränktem Mobilitätszuwachs erschwert.

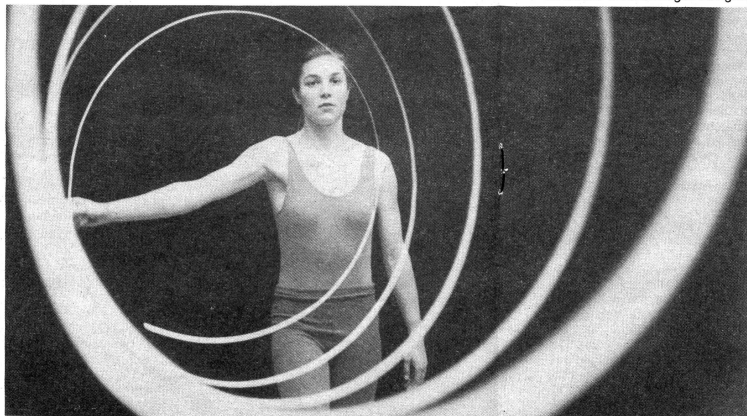
Kurzfristig (innert ein bis fünf Jahren) kann damit gerechnet werden, dass die Nachfrage nach Energie um zwei bis sechs Prozent zurückgeht, längerfristig (innert fünf bis 15 Jahren) sogar von sechs bis 12 Prozent.

Das hier vorgeschlagene Ökotax-Modell kann innerhalb der vorhandenen Verfassungskompetenz schrittweise eingeführt, zügig realisiert und bei Bedarf erhöht werden. Es erfordert ein Bundesgesetz, das vom Bundesrat innert einem Jahr dem Parlament vorgelegt, innert zwei Jahren von der Bundesversammlung genehmigt und innert drei Jahren in Kraft gesetzt werden kann.

Für den Wert einer besseren Umwelt sind wir bereit, einen kleinen Preis zu zahlen. "Energie 2000" kann seinen bisherigen - eher deklamatorischen - Erfolgskurs nur halten, wenn vor der Mitte des Jahrzehnts die nötigen Fördermittel bereit stehen. Bezahlen werden die Konsumenten und KonsumentInnen alleweil: am besten nur die verschwendenden.

Conrad U. Brunner\*

\* Der Autor ist Präsident der Schweizerischen Energie-Stiftung SES.



Der Energiesparkreis kann erst geschlossen werden, wenn auch Geld (verschwenderrischen) KonsumentInnen und Konsumenten via Ökotax be-

vestiert wird. Dieses müssen die zahlen.