

Sachdokumentation:

Signatur: DS 3256

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/3256



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



CO₂-Kompensation

- > Importeure von Benzin und Diesel müssen einen Teil der CO₂-Emissionen dieser Treibstoffe verstärkt mit Klimamassnahmen ausgleichen.
- > Diese Kompensationspflicht löst Investitionen von mehreren Milliarden Franken in Klimaschutzprojekte aus (sogenannte «Kompensationsprojekte»).
- > Damit die Treibstoff-Importeure die Kosten für ihre Kompensationsprojekte nicht übermässig auf die Autofahrer überwälzen, enthält das Gesetz weiterhin eine Obergrenze. Diese «Deckelung» steigt von heute 5 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel auf maximal 12 Rappen pro Liter.

Keine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, stattdessen Kompensationspflicht für die Importeure

Das revidierte CO₂-Gesetz erhebt die CO₂-Abgabe wie bisher nur auf den *fossilen Brennstoffen* wie Heizöl, Erdgas oder Kohle. *Fossile Treibstoffe* wie Benzin und Diesel sind weiterhin ausgenommen. Stattdessen werden die Treibstoff-Importeure verpflichtet, bis 2030 bis zu 90 Prozent der CO₂-Emissionen zu kompensieren, die im Verkehr entstehen.

Kompensieren heisst, dass die in der Schweiz entstandenen Emissionen mit Klimaschutzprojekten im Inland (wie bisher) sowie neu auch im Ausland ausgeglichen werden müssen: im Verkehr, bei Gebäuden, in der Industrie oder Landwirtschaft.

Ein fixer Anteil der Projekte zur Treibstoffkompensation muss innerhalb der Schweiz umgesetzt werden. 2020 liegt dieser Anteil bei mindestens 10 Prozent der Emissionsverminderung. Bis 2024 soll der Anteil mindestens 15 Prozent, danach mindestens 20 Prozent betragen.

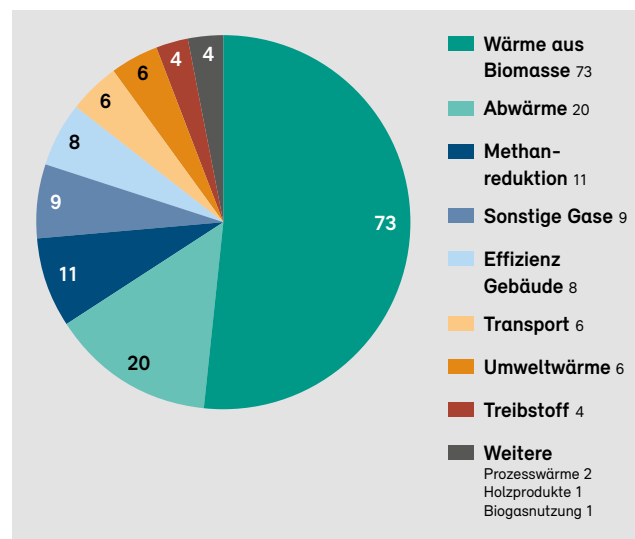
Kompensationsprojekte bringen Investitionen in der Schweiz

Die Kompensationspflicht der Treibstoff-Importeure führt zu konkreten Klimaschutzprojekten in der Schweiz. Die Stiftung «Klimaschutz und CO₂-Kompensation» («KliK»)

bündelt die Anstrengungen der Importeure. Sie finanziert die Umsetzung von Klimaschutzprojekten.

Heute finanziert KliK Kompensationsprojekte in den Bereichen Gebäude, Industrie, Verkehr und Landwirtschaft und fördert so bereits zahlreiche klimafreundliche Vorhaben. Dadurch werden zum Beispiel der Bau und Betrieb von Biogasanlagen oder die Herstellung von biogenen Treibstoffen rentabel. Weiter werden etwa das Bauen mit einheimischem Holz oder der Einsatz von

Aufteilung der Klimaschutzprojekte nach Projekttyp (Anzahl)



klimafreundlicheren Kältemitteln unterstützt. Die Durchführung solcher Projekte steht allen privaten und öffentlichen Akteuren offen.

Das revidierte CO₂-Gesetz verlangt, dass ein Mindestanteil der Treibstoffkompensationen im Verkehr erzielt wird. Mindestens 3 Prozent der CO₂-Emissionen müssen durch alternative Antriebe (z. B. Elektromobilität) oder erneuerbare Treibstoffe kompensiert werden. Damit wird der Verkehr als grösste Quelle von klimaschädlichen Treibhausgasen stärker in die Pflicht genommen als bisher.

Kompensationsprojekte im Ausland

Damit die Stiftung KliK mit internationalen Klimaschutzprojekten ihre Kompensationspflicht erfüllen kann, braucht es bilaterale Abkommen zwischen der Schweiz und anderen interessierten Ländern. Diese Abkommen stellen sicher, dass die Projekte hohe Qualitätsstandards erfüllen und dass die Verminderungen nicht doppelt – im betreffenden Land und in der Schweiz – angerechnet werden. Die Schweiz hat 2020 mit Peru und Ghana bereits je ein entsprechendes Abkommen abgeschlossen. Für ein drittes Abkommen mit Senegal hat die Schweiz im Februar 2021 eine Absichtserklärung unterzeichnet.

Die Verminderungen in der Wertschöpfungskette können von Schweizer Unternehmen geleistet werden. Dies bietet für international tätige Schweizer Firmen eine interessante Perspektive, den Klimaschutz bei eigenen Tochterfirmen im Ausland oder bei ihren Zulieferern voranzutreiben.

Geringer Preisaufschlag an der Tanksäule

Durch die Kompensationsprojekte entstehen den Treibstoff-Importeuren zusätzliche Kosten. Sie dürfen diese aber nicht einfach so auf die Autofahrer überwälzen. Heute beträgt der maximale Zuschlag 5 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel. Mit dem neuen Gesetz wird die Obergrenze auf 10 Rappen und ab 2025 auf maximal 12 Rappen pro Liter angepasst. Sofern die Treibstoff-Importeure dieses Maximum ausschöpfen, können sich die Treibstoffkosten eines durchschnittlichen Haushaltes Ende der 2020er Jahre um rund 4,50 Franken pro Monat erhöhen (vgl. Faktenblatt «Kosten des revidierten CO₂-Gesetzes für eine Durchschnittsfamilie»).

Ob die Treibstoff-Importeure den Preis für Benzin oder Diesel tatsächlich erhöhen, ist allerdings offen und hängt insbesondere von der Wettbewerbssituation und den Margen ab. Bereits heute lässt sich feststellen, dass die Benzinpreise in grenznahen Regionen tiefer sind als in anderen Kantonen, da die Tankstellen dort einem grösseren Wettbewerb ausgesetzt sind. Aktuell beträgt der Kompensationsaufschlag rund 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff und liegt damit deutlich unter dem gesetzlich zulässigen Maximum von 5 Rappen.