

Sachdokumentation:

Signatur: DS 3336

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/3336



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.

Verein energie-wende-ja.ch

CO₂-Gesetz: Hohe Wirksamkeit mit Sozialverträglichkeit

Eine Analyse anhand von 6 Haushaltstypen für die Jahre 2025/2030

7. Mai 2021

Autoren:

Dr. Ruedi Meier, Walter Ott

Verein energie-wende-ja

Bürglenstrasse 35

3006 Bern

Auskünfte:

Ruedi Meier, 079 406 56 27; ruedimeier@bluewin.ch

Walter Ott, 079 317 88 15; ott.walter@pop.agri.ch

info@energie-wende-ja.ch

Inhalt

Zusammenfassung: Geringe Nettobelastung der meisten Haushalte durch das CO ₂ -Gesetz	1
Netto-Belastungen im Jahr 2025 (nach Rückverteilung)	2
Netto-Belastungen im Jahr 2030 (nach Rückverteilung)	4
Wirksames CO ₂ -Gesetz zur Erreichung der Klimaziele	6
Belastungen der Haushalte? Teilweise Rückverteilung schafft hohe Sozialverträglichkeit	6
Klimamassnahmen des CO ₂ - Gesetzes konkret	7
Wirkungsmechanismen: Energiesparen und Investieren in Effizienz und Erneuerbare Energien sowie Kompensationsmassnahmen	8
Sechs unterschiedliche Haushaltstypen: Analyse der Belastungen und Verteilungswirkungen der Abgaben des CO ₂ -Gesetzes	9
Belastung durch die Erhöhung des Kompensationsaufschlags auf Treibstoffen von 1.5 Rp./l auf 10 Rp./l: 6 Haushaltstypen mit unterschiedlicher Mobilitätsausstattung bzw. unterschiedlichem Mobilitätsverhalten	11
Belastung durch die Flugticketabgabe unter Annahme von 40 CHF Abgabe pro Kurzstreckenflug bzw. 110 CHF pro Langstreckenflug	13
Wirkungen der Rückverteilung der Flugticket-Abgabe an die Bevölkerung	13
Gesamthafte Nettobelastung Abgaben minus Rückverteilung gemäss CO ₂ -Gesetz für 6 Haushaltstypen: Abgaben bilanziert mit Rückverteilung im Jahr 2030	15
Abgaben pro Haushaltstyp, bilanziert mit der Rückverteilung im Jahr 2025	18
Fazit	19
Literatur	19
Anhang	20

Zusammenfassung: Geringe Nettobelastung der meisten Haushalte durch das CO₂-Gesetz

Die Brennstoffabgabe und die Flugticketabgabe des revidierten CO₂-Gesetzes sind zentrale Lenkungsinstrumente, welche hohe, dynamisch wirkende Anreize vermitteln, CO₂-Emissionen zu vermindern. Der moderate Treibstoffzuschlag (maximal 10/12 Rp./l) zur Finanzierung der Massnahmen zur Kompensation der Treibstoffemissionen ergänzt die beiden Lenkungsabgaben. Zwei Drittel der Brennstoffabgabe und mindestens die Hälfte der Flugticketabgabe werden unbesehen von Einkommen und geleisteten Abgaben pro Kopf an die Bevölkerung und an die Wirtschaft zurückverteilt. Das schafft einen sozialen Ausgleich. Weniger finanzkräftige Haushalte mit tieferem Konsumniveau werden durch die Rückverteilung stark entlastet und erzielen in günstigen Fällen sogar einen Nettoertrag.

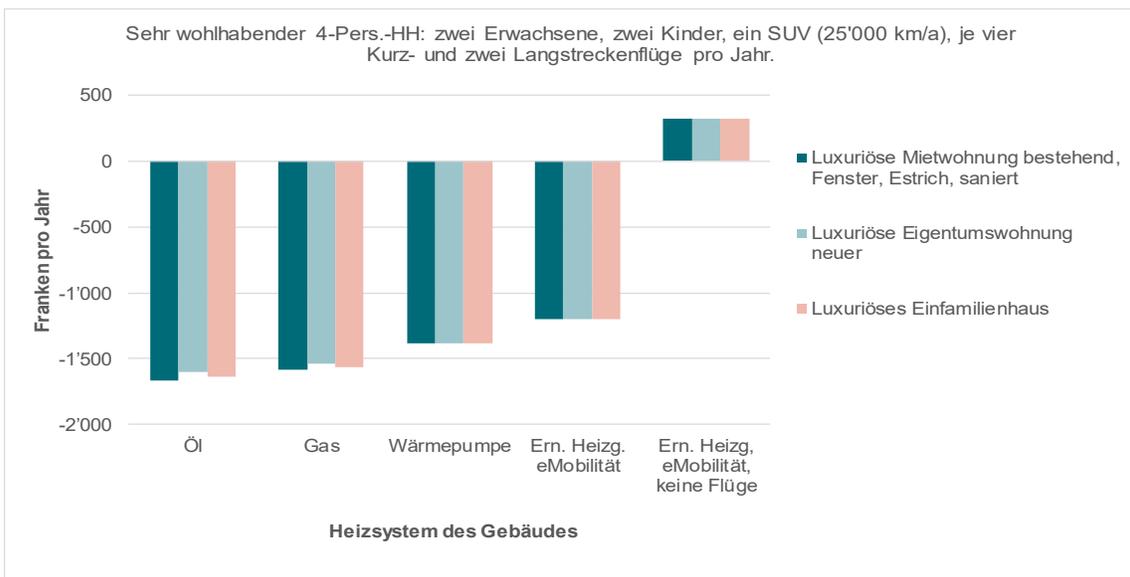
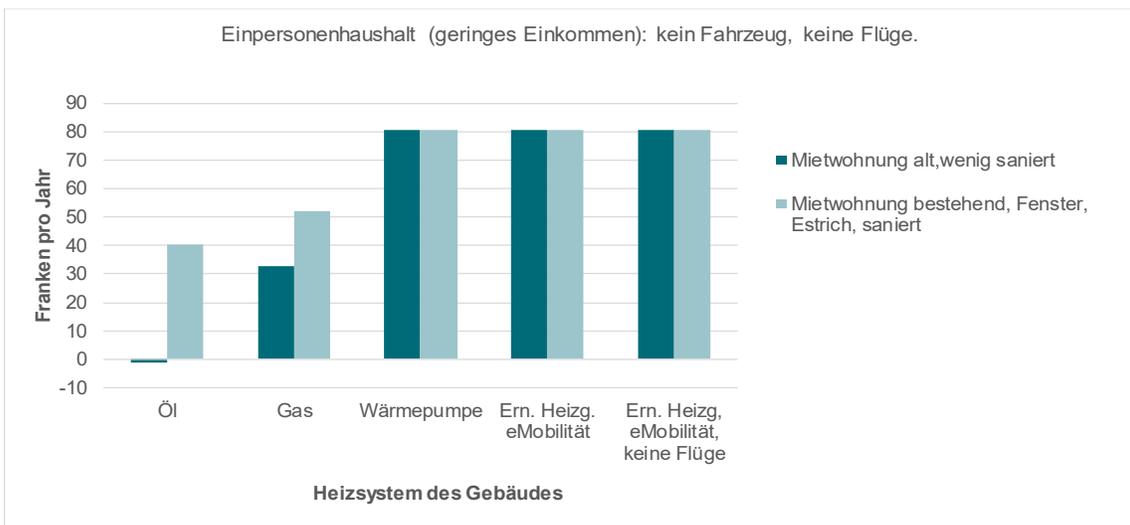
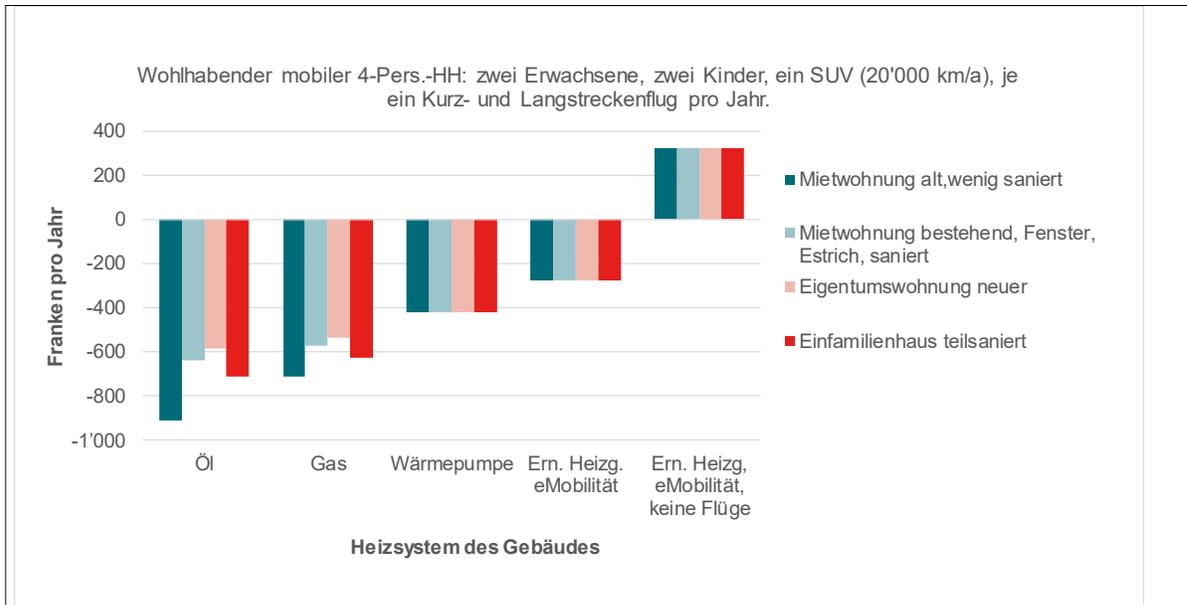
Gegner des revidierten CO₂-Gesetzes malen unrealistische Kosten an die Wand und behaupten, dass das Berggebiet besonders belastet würde. Die Ermittlung der Nettobelastung (Abgaben minus Rückverteilung) von 6 unterschiedlich gearteten Haushaltstypen widerlegen diese tendenziösen Behauptungen. Sie zeigen, dass ausser bei wohlhabenden Haushalten mit hohem Konsum- und Emissionsniveau nur geringe Belastungen und in günstigen Fällen sogar Nettoerträge resultieren:

- Die Nettobelastung der Haushalte hängt von ihren Emissionen und der Anzahl Familienmitglieder ab (wegen der Rückverteilung).
- Bei durchschnittlichen Haushalten mit durchschnittlichem Einkommen hängt die Nettobelastung primär davon ab, ob sie viel fliegen (mehr als 1 Kurzstreckenflug pro Jahr) und ob sie in einer Wohnung mit Öl- oder Gasheizung wohnen. Falls ja ist es wichtig, ob das Gebäude energetisch saniert ist oder ob es noch einen hohen Wärmebedarf hat.
- Bei Haushalten, die in Wohnungen mit erneuerbarer Energieversorgung leben (Biomassenheizung oder Wärmepumpenheizung) ist die Nettobelastung gering. Sie wird bei diesen Haushalten primär durch die Anzahl Flüge pro Jahr bestimmt.
- Die Belastung durch den Treibstoffzuschlag ist gering und beträgt selbst bei Viel-Fahrenden kaum mehr als 100 bis 150 CHF/a, was die Panikmache mit der starken Erhöhung des Benzinspreises entkräftet. Insbesondere zeigen die Berechnungen, dass Haushalte im Berggebiet nicht benachteiligt werden, sondern durch die Beiträge für Anpassungsmassnahmen an die Klimaveränderung vom CO₂-Gesetz profitieren.
- Die Haushalte haben die Möglichkeit, die Abgabenbelastung zu vermeiden, indem sie wenig fliegen, den Langsamverkehr oder den öffentlichen Verkehr nutzen oder ein Elektroauto kaufen. Wohnungseigentümer können auf eine Heizung mit erneuerbarer Energie umsteigen, Mietende müssen dafür beim Gebäudeeigentümer vorstellig werden.

Die folgenden Graphiken illustrieren die Nettobelastung der 6 untersuchten Haushaltstypen in den Jahren 2025 und 2030 in jeweils 3 unterschiedlichen Wohnsituationen, mit Öl-, Erdgas- oder WP-Heizung durch das revidierte CO₂-Gesetz (Brennstoffabgabe, Flugticketabgabe, Zuschlag auf dem Treibstoffpreis), abzüglich Rückverteilung von mindestens zwei Dritteln der Brennstoffabgabe und der Hälfte der Flugticketabgabe.

Netto-Belastungen im Jahr 2025 (nach Rückverteilung): CO₂-Abgabe: 150 CHF/t CO₂, Treibstoffzuschlag: 10 Rp./l, Flugticketabgabe durchschn. 40/110 CHF pro Flug (Kurz- bzw. Langstrecke)

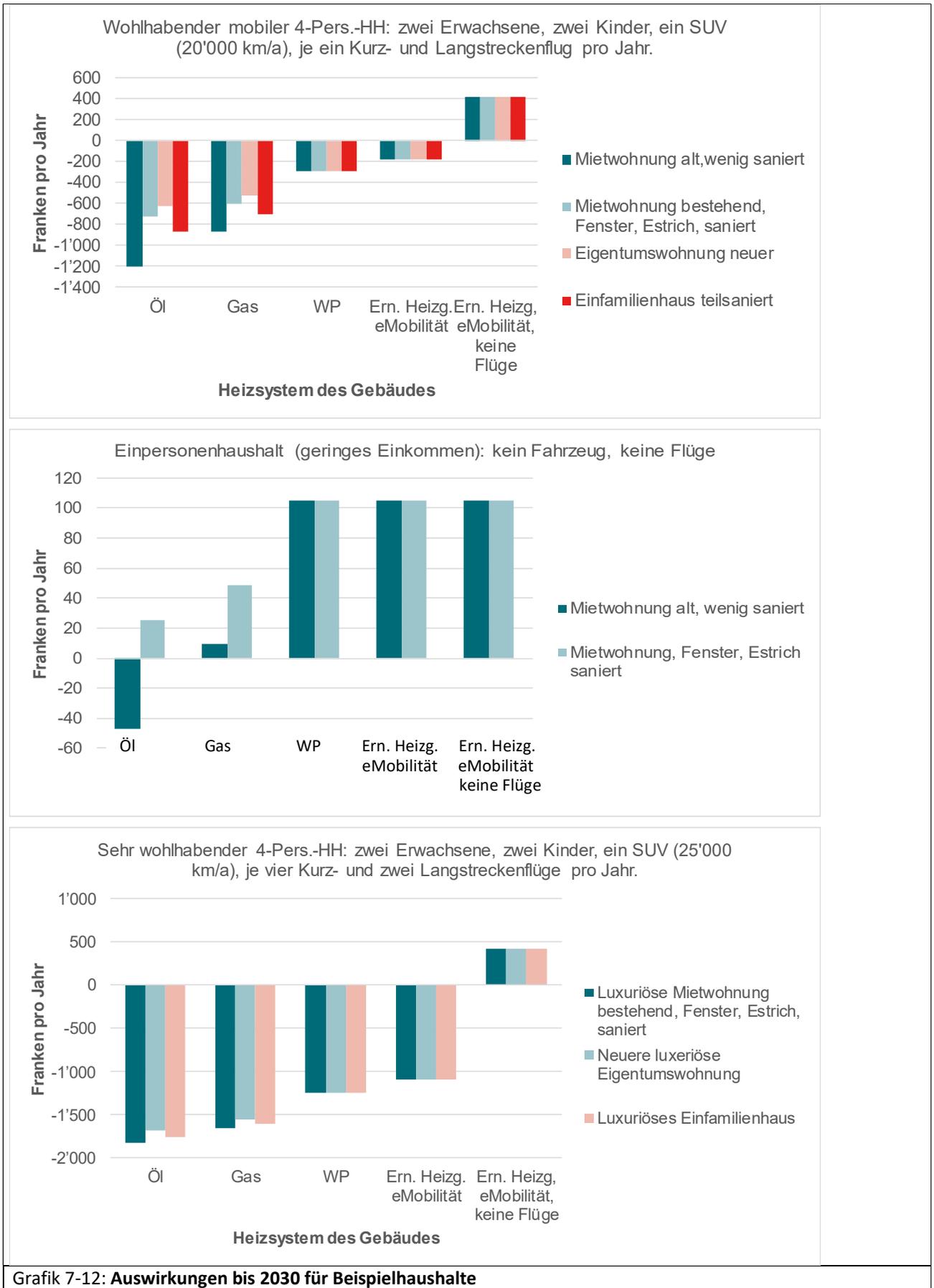




Grafik 1-6: Auswirkungen im Jahr 2025 für die 6 Beispielhaushalte

Netto-Belastungen im Jahr 2030 (nach Rückverteilung): CO₂-Abgabe: 210 CHF/t CO₂, Treibstoffzuschlag: 10 Rp./l, Flugticketabgabe durchschn. 40/110 CHF pro Flug (Kurz- bzw. Langstrecke)





Wirksames CO₂-Gesetz zur Erreichung der Klimaziele

Das neue CO₂-Gesetz gelangt am 13. Juni zur Volksabstimmung. Es stellt eine riesige Chance dar: Zu erwarten sind positive Effekte auf das Klima und die Umwelt, aber auch auf Beschäftigung sowie Wettbewerbs- und Innovationskraft der Wirtschaft. Die Treibhausgasemissionen können alleine im Gebäudebereich bis 2030 von 11.7 auf 7.0 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr, d.h. um 40%, reduziert werden. In der Industrie gehen die CO₂-Emissionen von 10.6 auf 8.8 Mio. t/a zurück. Beim Verkehr werden die CO₂-Emissionen von 15.0 Mio. Tonnen CO₂ im Jahr 2020 auf 12.1 Mio. t/a vermindert (-19%), allerdings weniger an der Quelle als vielmehr durch Kompensation der treibstoffbedingten inländischen Emissionen im Inland und v.a. im Ausland. Beim Flugverkehr wird eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets erhoben (Flugticketabgabe). 51% der Erträge der Flugticketabgabe werden an Wirtschaft und Bevölkerung zurückverteilt. 49% der Erträge speisen den Klimafonds, aus dem Mittel zur Förderung der Entwicklung klimafreundlicher Technologien und zur Förderung der Entwicklung und Verwendung von CO₂-neutralen Treibstoffen eingesetzt werden.

Insgesamt sollen bis 2030 die CO₂-Emissionen der Schweiz gegenüber 1990 um 50% vermindert werden, davon mindestens 75% im Inland und 25% im Ausland. Um dies zu erreichen, wird ein Mix von Massnahmen eingesetzt. So kann die Brennstoffabgabe von heute 96 CHF bis maximal auf 210 CHF pro Tonne CO₂ erhöht werden, wenn es die Emissionsentwicklung im Brennstoffbereich bis 2030 erforderlich macht, um das Emissionsziel einzuhalten. Bei Gebäuden werden Emissionsgrenzwerte vorgegeben: Ab 2023 bei Neubauten 0 kg CO₂/m² Energiebezugsfläche (EBF); beim Ersatz des fossilen Wärmeerzeugers ab 2023 maximal 20 kg CO₂/m² EBF, der Grenzwert sinkt alle 5 Jahre um 5 kg CO₂/m² EBF). Bei neuen Fahrzeugen werden ab 2021 CO₂-Zielwerte für Personenwagen (durchschnittlich 95 g CO₂/km) und für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (durchschnittlich 147 g CO₂/km) vorgegeben, die ab 2025 verschärft werden. Fördermittel aus dem Klimafonds kommen für Gebäudesanierungen, neue Technologien, Planungen, Ladestationen für eMobilität und die ÖV-Förderung zum Zug.

Belastungen der Haushalte? Teilweise Rückverteilung schafft hohe Sozialverträglichkeit

Die Belastung der Haushalte und Unternehmen ist je nach Verhalten der jeweiligen Akteure und vor allem je nach deren emissionsverursachenden Ausstattung sehr unterschiedlich: Bei einer Wohnung ist die Belastung durch die CO₂-Abgabe bei geringem fossilem Energiebezug pro Quadratmeter Energiebezugsfläche (EBF) klein. Falls ein CO₂-neutrales Heizsystem (z.B. Wärmepumpe oder Holz) eingesetzt wird, ist die Belastung durch die Abgabe null. Wer keine fossile Heizung hat, kein fossiles Fahrzeug nutzt und nicht fliegt, muss gar keine Abgaben bezahlen. Es geht eben nicht um bedingungslos geschuldete Steuern, sondern um Lenkungsabgaben auf Treibhausgasemissionen, denen ausgewichen werden kann, ja ausgewichen werden soll. Hingegen bleibt die Rückverteilung pro Person gleich, was bei keinen oder geringen CO₂-Emissionen zu einer positiven finanziellen Bilanz führt. Haushalte mit geringen oder mittleren Einkommen können einnahmемässig gar bessergestellt werden. Eine hohe Sozialverträglichkeit ist gewährleistet.

Neben den positiven Klimateffekten für alle werden mit den Massnahmen des CO₂-Gesetzes direkte Nutzen für Haushalte und Verkehrsteilnehmende geschaffen, sei es durch weniger Lärm in neuen oder sanierten Wohnungen (bessere Schalldämmung durch Wärmeschutzfenster) oder im Strassenraum (leisere Elektrofahrzeuge). Ebenfalls nimmt der Komfort in neuen und sanierten Wohnungen

deutlich zu. Insbesondere ist zu beachten, dass die Erträge von Brennstoff- und Flugticketabgabe zum grösseren Teil an die Bevölkerung (gleichmässig pro Kopf) und an die Wirtschaft (gemäss AHV-Lohnsumme) zurückverteilt werden. Im Jahr 2025 dürften dies für die Haushalte insgesamt etwa 740 Millionen Franken und 2030 sogar ca. 1'000 Millionen Franken sein. Damit stellt sich die zentrale Frage, welche Belastungen bei unterschiedlichen Haushalten anfallen, und wie dank der Rückverteilung der Abgabenerträge die Belastung jedes Haushaltes verringert wird. In der vorliegenden Analyse wird die Frage der Sozialverträglichkeit und der Verteilungsgerechtigkeit des CO₂-Gesetzes näher betrachtet. Das CO₂-Gesetz zielt auf die Treibhausgasemissionen und setzt Anreize zur Reduktion des Einsatzes von fossilen Energieträgern und zu mehr Investitionen in Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Dabei ist es im Inland gleichzeitig beschäftigungswirksam und in einer hohen Masse sozialverträglich.

Klimamassnahmen des CO₂ - Gesetzes konkret

Das neue CO₂-Gesetz sieht die Verstärkung von bereits bestehenden Instrumenten und neue Massnahmen vor. In Kürze sind dies:

Brennstoffabgabe auf CO₂-Emissionen: Zurzeit werden bei Brennstoffen 96 Franken pro Tonne CO₂ erhoben, die bis auf 210 CHF/t CO₂ angehoben werden können, falls die Entwicklung der Emissionen aus fossilen Brennstoffen bis 2030 dies erfordert. In unserer Analyse gehen wir für das Jahr 2025 von einer CO₂-Abgabe auf Brennstoffen von 150 CHF/t CO₂ aus und für 2030 von 210 CHF/t CO₂.

Alle Unternehmen können sich von der CO₂-Abgabe befreien, wenn sie über Leistungsvereinbarungen die für sie festgelegten CO₂-Reduktionsziele anstreben. Die Einnahmen aus der CO₂-Brennstoffabgabe stammen, weil die meisten Betriebe abgabebefreit sind, zum grösseren Teil vom Gebäudebereich: 2025 werden im Gebäudebereich voraussichtlich noch 9.5 Mio. t/a und 2030 7.0 Millionen Tonnen CO₂ emittiert und mit der Abgabe belastet. Bei der Industrie werden 2025 nur noch 1.8 Mio. t und 2030 noch 1.5 Millionen Tonnen CO₂ mit der Abgabe belastet. Damit ist gemäss Art 60, Abs.1 und Abs. 2 des CO₂-Gesetzes der grössere Teil der Einnahmen auch an die Haushalte zurückzuverteilen.

Aufschlag auf Treibstoffe («Kompensationsaufschlag» = Finanzierungsabgabe): Abhängig vom Mittelbedarf zur Kompensation von Treibstoffemissionen kann der Aufschlag auf Treibstoffe von heute 1.5 Rp./l bis 2025 auf maximal 10 Rp./l und danach auf maximal 12 Rp./l angehoben werden, falls dies zur Finanzierung der Kompensationsmassnahmen erforderlich sein sollte. Die entsprechenden Einnahmen werden für CO₂-Kompensationsmassnahmen im Inland (mindestens 15% und ab 2025 mind. 20%) und im Ausland eingesetzt.

Flugticketabgabe: Die Flugticketabgabe beträgt mindestens 30 Franken und höchstens 120 Franken pro Flugticket. Der Bundesrat legt die Abgabe in diesem Rahmen nach Beförderungsklasse und Reisedistanz fest. Wir gehen ab 2025 von Flugticketabgaben auf kurzen Strecken von durchschnittlich 40 Franken und langen Strecken von durchschnittlich 110 Franken pro Ticket aus. Gemäss BAFU wird mit Einnahmen von etwa 1'000 Mio. Franken für 2025 bzw. 2030 gerechnet. Wir nehmen an, dass 40 Prozent der Einnahmen (400 Mio. Franken pro Jahr) für die Förderung und Entwicklung von CO₂-neutralen Treibstoffen eingesetzt werden. 60% oder 600 Mio. Franken werden zurückverteilt: 25%

erhalten die Unternehmen gemäss AHV-Lohnsumme und 75% die Bevölkerung pro Kopf zurückverteilt.¹

Wirkungsmechanismen: Energiesparen und Investieren in Effizienz und Erneuerbare Energien sowie Kompensationsmassnahmen

Die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen schaffen klare Anreize, mit der Energie sparsamer umzugehen, den verbleibenden Energiebedarf mit erneuerbaren Energien zu decken und damit CO₂-Emissionen zu mindern: Zum Beispiel durch gezieltes Lüften, geringere Raumtemperaturen beim Wohnen, sparsameres Autofahren, weniger Fliegen oder Umstellung auf fossilfreie Wärmeversorgung und Mobilität. In einer ersten Runde ist die erhöhte CO₂-Abgabe mit höheren Kosten für all jene verbunden, die noch in fossil geheizten Gebäuden wohnen (besonders, wenn die Gebäude einen schlechten energetischen Standard haben), die mit fossilen betriebenen Fahrzeugen unterwegs sind oder die zu den Vielfliegern gehören. Wer sich bereits weitgehend oder ganz vom fossilen Zeitalter verabschiedet hat, zahlt kaum mehr und profitiert voll von der Rückverteilung der CO₂-Abgabe. Sie wirkt bei derartigen Akteuren als Belohnung für bereits getätigte Investitionen bzw. für den Verzicht auf fossiles Fliegen und Autofahren. Es werden also nur Personen und Haushalte mit fossiler Energienutzung belastet. Das CO₂-Gesetz basiert auf einem perfekten Anreiz- und Entlastungssystem, um Klima- und Umweltschutz wirksam, gezielt und gleichzeitig sozialverträglich übers Portemonnaie zu erreichen. Mit anderen Worten: Marktwirtschaftliche Instrumente werden bei grösstmöglicher Freiheit mit hoher Wirkung und Effizienz sozialverträglich angewandt. Das effektive Ausmass der Belastung für einen Haushalt ist entscheidend von der Haushaltsgrösse, dem Wärmebedarf je nach energetischem Zustand der Wohnung, dem Wohnflächenbedarf und dem Heizungssystem bzw. Energieträger sowie dem Mobilitätsverhalten abhängig.

Noch wichtiger als die Sparanreize sind aber die Impulse für klimawirksame Investitionen: Aufgrund der höheren Brennstoffabgaben lohnt es sich, Häuser stärker zu dämmen, mit besseren Fenstern, mehr Dämmung sowie mit erneuerbaren statt fossilen Heizsystemen (Wärmepumpen, Biomasse-, Biogas-Heizungen) zu betreiben. Einfamilienhausbesitzer/innen reduzieren dabei die Energiekosten bei höheren Kapitalkosten. Es kann sich um lohnende Investitionen handeln. Bei Mietliegenschaften reduzieren sich die Nebenkosten bei leicht höheren direkten Netto-Mietkosten. Die Bruttomieten (Summe der direkten Nettomieten und der Nebenkosten) verändern sich kaum. Sie können in vielen Fällen sogar sinken. Die Investitionen steigern gleichzeitig Wohnkomfort und Wohnungsqualität. Lärmbelastung in den Wohnungen sowie Lärm- und Luftbelastung in den Strassenräumen werden reduziert. Die zusätzlichen Investitionen schaffen neue inländische Arbeitsplätze und stärken die Wirtschaft. Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in eine nachhaltigere Richtung gelenkt. Zukunftsfähige Wirtschaftsstrukturen mit erhöhter Wettbewerbs- und Exportkraft werden aufgebaut und gestärkt.

¹ Zwar geht der Verordnungsentwurf zum CO₂-Gesetz von nur 51% rückverteilten Erträgen aus der Flugticketabgabe aus. Es scheint uns aber zweifelhaft, dass innerhalb von 1-2 Jahren in diesem Bereich plötzlich 490 Mio. CHF/a effektiv und effizient für neue Fördermassnahmen in diesem Bereich eingesetzt werden können, daher gehen wir von 600 Mio. CHF Rückverteilung aus.

Sechs unterschiedliche Haushaltstypen: Analyse der Belastungen und Verteilungswirkungen der Abgaben des CO₂-Gesetzes

Für die Untersuchung der Abgabenbelastungen und der Rückverteilung der Einnahmen in den Jahren 2025 und 2030 gehen wir von sechs unterschiedlichen Haushaltstypen aus (vergleiche Tabelle 1 unten und die beiden Basistabellen am Schluss des Berichtes). Wohnungstyp und -belegung, Flächenbedarf und Heizsystem, Mobilitätsausstattung und -verhalten werden dabei variiert. Die Brennstoffabgaben schlagen auch je nach Heizungssystem sehr unterschiedlich zu Buche:

- Zwei 1-Personen-Haushalte (HH 1 und 5), ein 2-Personen-Haushalt (HH 2) sowie drei unterschiedliche 4-Personen-Haushalte mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern (HH 3, 4, 6).
- Für die einzelnen Haushaltsgrössen werden weitere Spezifikationen vorgenommen:
 - Unterschiedliche Gebäudetypen mit Wohnungen in Mehrfamilien- bzw. Einfamilienhäusern.
 - Unterschiedliche Ausstattungen: Von der unsanierten Altwohnung über sanierte Wohnungen und Einfamilienhäuser bis zu luxuriösen Einfamilienhäusern mit hohem energetischem Standard, mit und ohne fossilen Energieverbrauch.
 - Unterschiedliche Energiebezugsflächen, die ebenfalls einen Einfluss auf die Höhe des Energieverbrauchs haben: So wird beim 1-Personen-Haushalt mit Niedrigeinkommen von einer durchschnittlichen Energiebezugsfläche von 25 m² ausgegangen. Beim durchschnittlichen 4-Personen-Haushalten wird die Fläche zwischen 120 und 200 m² variiert. Für sehr wohlhabende 4-Personen-Haushalte wird mit durchschnittlichen Energiebezugsflächen von 200 bis 270 m² gerechnet.

Sowohl bei der Ermittlung der Belastung durch die Abgaben gemäss CO₂-Gesetz wie auch bei der Rückverteilung der Abgabenerträge an die Haushalte wird nur von den **Differenzen zum heutigen (Referenz-) Zustand mit einer CO₂-Abgabe von 96 CHF/ t CO₂, einem Kompensationsaufschlag von 1.5 Rp./l Benzin und den heutigen Rückverteilungsbeträgen ausgegangen**, d.h. von den **zusätzlichen Abgaben** bzw. von den **zusätzlichen Rückverteilungsbeträgen**. Von den **zusätzlichen** Erträgen der Brennstoffabgabe wird nur die Differenz zwischen den geplanten 450 Mio. CHF/a für das künftige Gebäudeprogramm und den heute für das Gebäudeprogramm verwendeten Erträgen der Rückverteilung abgezogen.

Zusätzliche Belastung unterschiedlicher Haushaltstypen durch die Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen von 96 CHF/t CO₂ auf 210 CHF/t CO₂, für öl- bzw. gasbeheizte Wohnungen um 2030

Ei npersonenhaushalt 1 Erwachsene 0	Pers. pro HH	Wohn- fläche m² EBF	Energiebedarf RW+WW kWh/m²*a	Energiever- brauch Öl kWh/a	Zusätzliche CO₂-Abgabe Erdöl CHF/a	Energiever- brauch Gas kWh/a	Zusätzliche CO₂-Abgabe Erdgas CHF/a
Varianten							
Mietwhg. alt,wenig saniert	1	45	130	6'882	209	5'850	132
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	45	60	2'842	87	2'700	61
Mietwohnung Neubau	1	45	25	1'184	36	1'125	25
Rentner/in-Haushalt 2 Erwachsene 0 Kinder							
Varianten							
Mietwhg. alt,wenig saniert	2	95	170	19'000	578	16'150	365
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	2	95	90	9'000	274	8'550	193
Eigentumswohnung neuer	2	80	60	5'053	154	4'800	108
EFH/REFH teilsaniert	2	150	90	14'211	433	13'500	305
4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder							
Varianten							
Mietwhg. alt,wenig saniert	4	120	170	24'000	731	20'400	460
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	120	90	11'368	346	10'800	244
Eigentumswohnung neuer	4	140	60	8'842	269	8'400	190
EFH/REFH teilsaniert	4	170	90	16'105	490	15'300	345
Wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder							
Varianten							
Mietwhg. alt,wenig saniert	4	150	170	30'000	913	25'500	576
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	150	90	14'211	433	13'500	305
Eigentumswohnung neuer	4	170	60	10'737	327	10'200	230
EFH/REFH teilsaniert	4	200	90	18'947	577	18'000	406
Ei npersonen-Haushalt Niedrigeinkommen 1 Erwachsene Person							
Varianten							
Mietwhg. alt,wenig saniert	1	25	170	5'000	152	4'250	96
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	25	100	2'632	80	2'500	56
Sehr wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder							
Varianten							
Luxuriöse Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	200	90	18'947	577	18'000	406
Luxuriöse Eigentumswhg. neuer	4	230	60	14'526	442	13'800	311
Luxuriöses EFH	4	270	60	17'053	519	16'200	366

Tabelle 1: Zusätzliche Belastung unterschiedlicher Haushaltstypen durch die Brennstoffabgabe um 2030

Insgesamt fallen mit der CO₂-Abgabe bei Brennstoffen je nach Haushaltstyp ganz unterschiedlich hohe Belastungen an: Die Spannweite der Abgaben pro Jahr geht bei Haushalten mit einer **Ölheizung** von nur 36 Franken für einen Ein-Personen-Haushalt in einer relativ gut sanierten Wohnung mit 45m² Energiebezugsfläche bis zu 913 CHF/a für einen Vierpersonen-Haushalt in einer schlecht isolierten Altwohnung mit 150 m² EBF. Der Energieträger und der energetische Standard der Wohnung bzw. des Hauses sind massgeblich für die Höhe der Brennstoffabgabe. Alle Altwohnungen mit Ölheizung und in etwas geringerem Ausmass jene mit Gasheizung haben vergleichsweise hohe Abgabenbelastungen (570-910 CHF/a). Dazwischen liegen die Haushalte mit einer grossen Wohnfläche und einem mittleren energetischen Standard mit Öl- bzw. Gasheizung mit resultierenden Belastungen von rund 300 bis 500 CHF/a. Bei einem durchschnittlichen Einkommen von 80'000.- Franken betragen die Mehrkosten aber in der Regel deutlich unter einem Prozent. Haushalte mit einer WP-Heizung müssen keine Brennstoff-Abgabe bezahlen.

Belastung durch die Erhöhung des Kompensationsaufschlags auf Treibstoffen von 1.5 Rp./l auf 10 Rp./l: 6 Haushaltstypen mit unterschiedlicher Mobilitätsausstattung bzw. unterschiedlichem Mobilitätsverhalten

Für Haushalte ohne fossil angetriebenes Fahrzeug fallen selbstredend auch keine zusätzlichen Treibstoffkosten an. Darunter fallen viele Haushalte mit geringem Einkommen (Haushalt 5), aber auch Rentnerhaushalte, wenn sie kein fossil angetriebenes Privatfahrzeug besitzen. Am anderen Ende des Spektrums befinden sich die wohlhabenden mobilen Haushalte: Für ihre ein bis zwei Fahrzeuge mit einer durchschnittlichen Fahrleistung von insgesamt 25'000 km pro Jahr steigen die Treibstoffausgaben um etwa 150 Franken pro Jahr. Bei einem Jahreseinkommen von CHF 200'000.- ist das deutlich unter einem Promille. Bei den Haushalten 3 und 4 mit zwei Kindern betragen die zusätzlichen Treibstoffkosten rund 100 Franken pro Jahr.

Der Kompensationsaufschlag zur Finanzierung der Kompensation der Treibstoffemissionen kann zu direkten Spareffekten führen, etwa bei einer sanfteren Fahrweise. Es werden auch begrenzte Anreize für weniger Mobilität und ein Umsteigen auf CO₂-neutrale Fahrzeuge geschaffen. Der Kompensationsaufschlag wird vollumfänglich für in- und ausländische Kompensationsmassnahmen eingesetzt. Damit sollen die CO₂-Emissionen direkt und indirekt reduziert werden. Immerhin stehen dafür pro Jahr mehrere Hundert Millionen Franken zur Verfügung.

Einpersonenhaushalt 1 Erwachsene 0	Pers. pro HH	Fahr- zeug Typ	Fahr- leistung km/a	Benzin- verbrauch Liter/a	Zus. Treib- stoffabgabe CHF/a
Varianten					
Mietwhg. alt,wenig saniert	1	1	9'000	360	31
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	1	9'000	360	31
Mietwohnung Neubau	1	1	9'000	360	31
Rentner/in-Haushalt 2 Erwachsene 0 Kinder	Pers. pro HH	Fahr- zeug Typ	Fahr- leistung km/a	Benzin- verbrauch Liter/a	Zus. Treib- stoffabgabe CHF/a
Varianten					
Mietwhg. alt,wenig saniert	2	2	9'000	450	38
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	2	2	9'000	450	38
Eigentumswohnung neuer	2	2	9'000	450	38
EFH/REFH teilsaniert	2	2	9'000	450	38
4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder	Pers. pro HH	Fahr- zeug Typ	Fahr- leistung km/a	Benzin- verbrauch Liter/a	Zus. Treib- stoffabgabe CHF/a
Varianten					
Mietwhg. alt,wenig saniert	4	3	16'000	1'120	95
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	3	16'000	1'120	95
Eigentumswohnung neuer	4	3	16'000	1'120	95
EFH/REFH teilsaniert	4	3	16'000	1'120	95
Wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder	Pers. pro HH	Fahr- zeug Typ	Fahr- leistung km/a	Benzin- verbrauch Liter/a	Zus. Treib- stoffabgabe CHF/a
Varianten					
Mietwhg. alt,wenig saniert	4	3	20'000	1'400	119
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	3	20'000	1'400	119
Eigentumswohnung neuer	4	3	20'000	1'400	119
EFH/REFH teilsaniert	4	3	20'000	1'400	119
Einpersonenhaushalt Niedrigeinkommen 1 Erwachsene Person	Pers. pro HH	Fahr- zeug Typ	Fahr- leistung km/a	Benzin- verbrauch Liter/a	Zus. Treib- stoffabgabe CHF/a
Varianten					
Mietwhg. alt,wenig saniert	1	0	0	0	0
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	0	0	0	0
Sehr wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder	Pers. pro HH	Fahr- zeug Typ	Fahr- leistung km/a	Benzin- verbrauch Liter/a	Zus. Treib- stoffabgabe CHF/a
Varianten					
Luxuriöse Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	3	25'000	1'750	149
Luxuriöse Eigentumswhg. neuer	4	3	25'000	1'750	149
Luxuriöses EFH	4	3	25'000	1'750	149

Tabelle 2: Belastung unterschiedlicher Haushaltstypen durch die zusätzlichen Treibstoffabgaben um 2030

Belastung durch die Flugticketabgabe unter Annahme von 40 CHF Abgabe pro Kurzstreckenflug bzw. 110 CHF pro Langstreckenflug (siehe Tabelle 3)

Wer nicht fliegt, bezahlt keine Flugticketabgabe. Dies wird hier für 1-Personen Haushalte mit Niedrigeinkommen angenommen. Selbstverständlich kann es bei allen Haushalten vorkommen, dass nicht geflogen wird und deshalb keine Flugticketabgaben zu bezahlen sind. Die Vielflieger werden am stärksten zur Kasse gebeten. So werden bei sehr wohlhabenden mobilen Haushalten vier Kurz- und zwei Langstreckenflüge pro Kopf und Jahr angenommen. Daraus resultieren für diese Haushalte insgesamt rund 1'500 CHF pro Jahr für Flugticketabgaben. Für alle weiteren Haushalte wird mindestens ein Kurzstreckenflug (Haushalte 1 und 3) pro Jahr und Kopf angenommen. Beim Ein-Personen-Haushalt (1) beträgt die Belastung 40 CHF pro Jahr. Für den 4-Personen-Haushalt (3) ergeben sich für die Flugticketabgabe 160 CHF pro Jahr. Die Rentner-Haushalte mit zwei Personen (Haushalt 2) mit je einem Kurz- und einem Langstreckenflug haben Flugticketabgaben von insgesamt 300 CHF pro Jahr. Wohlhabende mobile 4-Personen-Haushalte (4) müssen für ihre Kurz- und Langstreckenflüge insgesamt 600 CHF pro Jahr Abgaben aufbringen.

Wirkungen der Rückverteilung der Flugticket-Abgabe an die Bevölkerung

Bei den Berechnungen wird angenommen, dass von den gesamten Flugticketabgaben von geschätzten 1'000 Mio. CHF/a insgesamt 600 Mio. CHF/a rückverteilt werden. Geschätzte 25 Prozent gehen gemäss AHV-Lohnsumme an die abgabenleistenden Betriebe aus der Wirtschaft. 75 Prozent oder 450 Mio. CHF/a pro Jahr werden (zusammen mit einem Teil der Erträge aus der Brennstoffabgabe) pro Kopf an die Bevölkerung rückverteilt. Bei 9.5 Millionen Einwohnern in der Schweiz im Jahr 2030 ergibt dies von den rückverteilten Erträgen aus der Flugticketabgabe pro Kopf knapp 50 Franken pro Jahr (47.4 CHF/a). Der 1-Personen-Haushalt mit Niedrigeinkommen erhält jedes Jahr zusätzlich rund 50 Franken von der Flugticketabgabe zurück. Im Plus sind auch die Haushalte 1 und 3: Ihre Flugabgabenlast ist dank der Rückverteilung von Erträgen der Flugticket-Abgabe um 7 CHF/a bzw. um 28 CHF/a negativ, d.h. sie haben einen finanziellen Gewinn. Mit netto gut 100 CHF/a ist die Belastung für den Rentnerhaushalt aufgrund der relativ vielen Flüge nur leicht positiv. Die flugmobilen Haushalte 4 und vor allem 6 müssen unter dem Strich für das Fliegen insgesamt netto 400 bzw. 1'300 CHF/a mehr aufwenden. Insgesamt zeigt sich, dass wer viel fliegt, mehr für das Fliegen aufwenden muss, dies auch unter Beachtung der Rückverteilung. Dabei wird mit einem Teil der Erträge der Flugticketabgabe sichergestellt, dass durch Entwicklung und Markteinführung von CO₂-neutralen Treibstoffen und Antrieben Fliegen bereits 2030 nachhaltiger werden wird, weil die höheren Abgaben einen Teil der externen Kosten des Flugverkehrs internalisieren und tendenziell das Fliegen vermindern.

Einpersonenhaushalt 1 Erwachsene 0 Kinder	Pers. pro HH Anz.	Flüge Kurz- strecke Anzahl p.a.	Flüge Lang- strecke Anzahl p.a.	CO2- Abgabe für Flüge CHF/a
Varianten				
Mietwhg. alt,wenig saniert	1	1	0	40
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	1	0	40
Mietwohnung Neubau	1	1	0	40
Rentner/in-Haushalt 2 Erwachsene 0 Kinder				
Varianten				
Mietwhg. alt,wenig saniert	2	1	1	300
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	2	1	1	300
Eigentumswohnung neuer	2	1	1	300
EFH/REFH teilsaniert	2	1	1	300
4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder				
Varianten				
Mietwhg. alt,wenig saniert	4	1	0	160
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	1	0	160
Eigentumswohnung neuer	4	1	0	160
EFH/REFH teilsaniert	4	1	0	160
Wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder				
Varianten				
Mietwhg. alt,wenig saniert	4	1	1	600
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	1	1	600
Eigentumswohnung neuer	4	1	1	600
EFH/REFH teilsaniert	4	1	1	600
Einpersonenhaushalt Niedrigeinkommen 1 Erwachsene Person				
Varianten				
Mietwhg. alt,wenig saniert	1	0	0	0
Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	0	0	0
Sehr wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder				
Varianten				
Luxuriöse Mietwhg. bestehend, Fenster, Estrich,	4	4	2	1'520
Neuere lux. Eigentumswhg.	4	4	2	1'520
Luxuriöses EFH	4	4	2	1'520

Tabelle 3: Belastung der 6 Haushaltstypen mit unterschiedlicher Flugmobilität durch die Flugticketabgabe um 2030. Die Rückverteilung von rund 50 CHF/Kopf ist hier noch nicht berücksichtigt.

Gesamthafte Nettobelastung Abgaben minus Rückverteilung gemäss CO₂-Gesetz für 6 Haushaltstypen: Abgaben bilanziert mit Rückverteilung im Jahr 2030

Die gesamte Belastung pro Haushaltstypus setzt sich aus dem Treibstoffzuschlag und den Flugticket- und Brennstoff-Abgaben abzüglich der rückverteilten Abgabenerträge zusammen. Zentral sind dabei das vorhandene Heizsystem bzw. dessen Energieträger und der energetische Standard der jeweiligen Wohnung. Bei Ölheizungen fallen pro verbrauchte Energiemenge die höchsten Abgaben an. Für Gasheizungen ist die Abgabe wegen der tieferen CO₂-Emissionen pro verbrauchte kWh und der höheren Effizienz etwas geringer als bei Ölheizungen. Für CO₂-neutrale Heizungen wie Wärmepumpen, aber auch für Biomasse-/Biogas-Heizungen, Fernwärme aus erneuerbarer Energie, solare Heizsysteme etc., müssen gar keine Brennstoff-Abgaben geleistet werden. Wie Tabelle 4 zeigt, resultieren deshalb je nach Heizsystem sehr unterschiedliche Gesamtbelastungen. Die Spannweite liegt zwischen netto -166 CHF für den durchschnittlichen Vierpersonen-Haushalt, -35 CHF/a pro Jahr für den durchschnittlichen 1-Personen-Haushalt mit einem WP-Heizsystem und gut 1'770 Franken pro Jahr bei einem sehr wohlhabenden mobilen 4-Personenhalt mit einer Ölheizung. Alleine durch einen Wechsel des Heizsystems von Öl auf Wärmepumpen könnte die Abgabenlast vom wohlhabenden Haushalt um gut 500 CHF/a oder rund gut ein Viertel reduziert werden. Würde bei gleicher Anzahl Fahrzeuge und Fahrleistung nur noch elektrisch gefahren, würde die Belastung um weitere 150 CHF/a sinken. Wird gar auf das Fliegen verzichtet, so muss auch der wohlhabende Haushalt keine Abgaben mehr leisten, er profitiert nur noch von den Rückverteilungen. Mit aller Deutlichkeit wird klar, dass mit entsprechendem Verhalten oder mit Investitionen in erneuerbare Energiesysteme die Abgabenbelastungen durch das CO₂-Gesetz vermieden werden können. Das gilt für alle betrachteten Haushaltstypen.

Bei allen Haushaltstypen sind die Belastungen in Abhängigkeit von der Ausstattung mit Fahrzeugen und der Wohnung – sprich fossil/nicht-fossil, tiefer/hocher energetischer Standard – und dem Spar- und Mobilitätsverhalten sehr unterschiedlich. Bei einem hohen Anteil an fossiler Ausstattung werden deutliche Anreize geschaffen, auf nicht-fossile, erneuerbare Alternativen umzusteigen.

Die finanzielle Mehrbelastung erreicht aber höchstens rund ein Prozent des Haushalteinkommens. Bereits mit relativ einfachen Massnahmen wie mit etwas mehr Sparen und oder umweltfreundlicher Mobilität – ÖV benutzen statt Fliegen, eMobilität nutzen – kann die CO-Abgabenbelastung deutlich reduziert werden. Sehr viele Haushalte könnten bei Bedarf jegliche Abgaben verhindern.

Auswirkungen 2030: negative Nettoabgabe → finanzielle Belastung, positive Nettoabgabe → finanzieller Ertrag

Einpersonenhaushalt 1 Erwachsene 0 Kinder	Pers. pro HH Anz.	Zus. Treib- stoff- abgabe CHF/a	Flüge Kurz- strecke Anzahl p.a.	Flüge Lang- strecke Anzahl p.a.	CO2-Abgabe für Flüge CHF/a	Ölheizung 2030 total zusätzliche Abgaben CHF/a	Gasheizung total zus. Abgaben 2030 CHF/a	Luft/Wasser-WP zus. Ab-gaben 2030 CHF/a	Netto-Abgaben-Belastung 2030 CHF/a pro Haushalt				
									Öl	Gas	WP	Ern. Heizg.+ eMobilität	Ern. Heizg.+ eMobilität+ keine
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	1	31	1	0	40	280	203	71	-175	-97	35	65	105
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	31	1	0	40	157	132	71	-52	-26	35	65	105
Mietwohnung Neubau	1	31	1	0	40	107	96	71	-1	9	35	65	105
Rentner/in-Haushalt 2 Erwachsene 0 Kinder													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	2	38	1	1	300	917	703	338	-706	-492	-128	-89	211
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	2	38	1	1	300	612	531	338	-402	-321	-128	-89	211
Eigentumswohnung neuer	2	38	1	1	300	492	447	338	-281	-236	-128	-89	211
Einfamilienhaus teilsaniert	2	38	1	1	300	771	643	338	-560	-432	-128	-89	211
4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	4	95	1	0	160	986	716	255	-564	-294	166	261	421
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	95	1	0	160	601	499	255	-180	-78	166	261	421
Eigentumswohnung neuer	4	95	1	0	160	524	445	255	-103	-24	166	261	421
Einfamilienhaus teilsaniert	4	95	1	0	160	745	601	255	-324	-179	166	261	421
Wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	4	119	1	1	600	1'632	1'295	719	-1'211	-873	-298	-179	421
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	119	1	1	600	1'152	1'024	719	-730	-602	-298	-179	421
Eigentumswohnung neuer	4	119	1	1	600	1'046	949	719	-625	-528	-298	-179	421
Einfamilienhaus teilsaniert	4	119	1	1	600	1'296	1'125	719	-874	-704	-298	-179	421
Einpersonenhaushalt Niedrigeinkommen 1 Erwachsene Person													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	1	0	0	0	0	152	96	0	-47	9	105	105	105
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	0	0	0	0	80	56	0	25	49	105	105	105
Sehr wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder													
Varianten													
Luxuriöse Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	149	4	2	1'520	2'245	2'075	1'669	-1'824	-1'654	-1'247	-1'099	421
Neuere luxuriöse Eigentumswohnung	4	149	4	2	1'520	2'111	1'980	1'669	-1'690	-1'559	-1'247	-1'099	421
Luxuriöses Einfamilienhaus	4	149	4	2	1'520	2'188	2'034	1'669	-1'767	-1'613	-1'247	-1'099	421

Tabelle 4: **Nettobelastung der 6 Haushaltstypen im Jahr 2030** durch die Abgaben und Zuschläge gemäss CO₂-Gesetz auf fossilen Treibstoffen und Brennstoffen sowie auf Flugtickets unter Berücksichtigung der Rückverteilung von Abgabenerträgen in Abhängigkeit vom Heizsystem, der Wohnungsqualität und dem Mobilitätsverhalten

Auswirkungen 2025: negative Nettoabgabe → finanzielle Belastung, positive Nettoabgabe → finanzieller Ertrag

Einpersonenhaushalt 1 Erwachsene 0 Kinder	Pers. pro HH Anz.	Zusätzl. Treibstoff- abgabe CHF/a	Flüge Kurz- strecke Anz. p.a.	Flüge Lang- strecke Anz. p.a.	CO2-Abgabe für Flüge CHF/a	Ölheizung total zusätzliche Abgaben 2025 CHF/a	Gasheizung total zusätzliche Abgaben 2025 CHF/a	Luft/Wasser- WP total zusätzliche Abgaben 2025 CHF/a	Netto-Abgaben-Belastung 2025 CHF/a pro Haushalt				
									Öl	Gas	WP	Ern. Heizg.+ eMobilität	Ern. Heizg.+ eMobilität+ keine Flüge
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	1	46	1	0	40	198	152	86	-118	-71	-6	40	80
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	46	1	0	40	129	116	86	-49	-36	-6	40	80
Mietwohnung Neubau	1	46	1	0	40	104	99	86	-24	-18	-6	40	80
Rentner/in-Haushalt 2 Erwachsene 0 Kinder													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	2	54	1	1	300	664	535	354	-503	-375	-193	-139	161
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	2	54	1	1	300	491	450	354	-330	-289	-193	-139	161
Eigentumswohnung neuer	2	54	1	1	300	430	408	354	-270	-247	-193	-139	161
Einfamilienhaus teilsaniert	2	54	1	1	300	570	505	354	-409	-345	-193	-139	161
4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	4	116	1	0	160	668	505	276	-346	-184	46	161	321
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	116	1	0	160	449	397	276	-127	-76	46	161	321
Eigentumswohnung neuer	4	116	1	0	160	410	370	276	-89	-49	46	161	321
Einfamilienhaus teilsaniert	4	116	1	0	160	521	448	276	-199	-126	46	161	321
Wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	4	145	1	1	600	1'235	1'031	745	-913	-710	-423	-279	321
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	145	1	1	600	961	896	745	-639	-575	-423	-279	321
Eigentumswohnung neuer	4	145	1	1	600	908	859	745	-586	-538	-423	-279	321
Einfamilienhaus teilsaniert	4	145	1	1	600	1'033	947	745	-711	-626	-423	-279	321
Einpersonenhaushalt Niedrigeinkommen 1 Erwachsene Person													
Varianten													
Mietwohnung alt,wenig saniert	1	0	0	0	0	82	48	0	-1	33	80	80	80
Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	1	0	0	0	0	40	28	0	40	52	80	80	80
Sehr wohlhabender mobiler 4-Personen-Haushalt 2 Erwachsene 2 Kinder													
Varianten													
Luxuriöse Mietwohnung bestehend, Fenster, Estrich, saniert	4	181	4	2	1'520	1'989	1'903	1'701	-1'667	-1'582	-1'379	-1'199	321
Luxuriöse Eigentumswohnung neuer	4	181	4	2	1'520	1'922	1'856	1'701	-1'600	-1'534	-1'379	-1'199	321
Luxuriöses Einfamilienhaus	4	181	4	2	1'520	1'960	1'883	1'701	-1'639	-1'561	-1'379	-1'199	321

Tabelle 5: **Nettobelastung der 6 Haushaltstypen im Jahr 2025** durch die Abgaben und Zuschläge gemäss CO₂-Gesetz auf fossilen Treibstoffen und Brennstoffen sowie auf Flugtickets unter Berücksichtigung der Rückverteilung von Abgabenerträgen in Abhängigkeit vom Heizsystem, der Wohnungsqualität und dem Mobilitätsverhalten.

Abgaben pro Haushaltstyp, bilanziert mit der Rückverteilung im Jahr 2025

Im Jahr **2025** stehen für die Rückverteilung an die Haushalte etwa 731 Mio. CHF zur Verfügung, **2030** etwa 1'000 Mio. CHF. Die Beiträge stammen von der Brennstoffabgabe (2025 150 CHF/t CO₂ und 2030 210 CHF/t CO₂) und der Flugticketabgabe. Bei einer Bevölkerung im Jahre 2025 von 9.1 Millionen bzw. 9.5 Millionen 2030 sind es pro Kopf zusätzlich 80 bzw. 105 CHF/a. Ein 2-Personen-Haushalt erhält den doppelten Betrag, um 2025 also 160 bzw. um 2030 210 CHF/a. Für einen 4-Personen-Haushalt beträgt die jährliche Rückverteilung 320 bzw. 420 CHF/a. Dieser Betrag kommt zu den heute bereits bestehenden jährlichen Rückverteilungen von 76 Franken pro Kopf hinzu. Insgesamt würden für eine vierköpfige Familie rund 624 CHF/a (2025) bzw. 724 CHF/a (2030) rückverteilt.

Die gesamten jährlichen Mehrbelastungen sind nun pro Haushalt, Wohnungstyp und installiertem Heizsystem mit den zusätzlich verfügbaren Einkommen dank der Rückverteilung ins Verhältnis zu setzen. Im **Jahr 2025** weisen folgende Haushaltstypen eine sehr geringe oder gar eine negative Netto-Belastung auf (siehe Tabelle 5):

- Haushalt 1 / 1-Personen-Haushalt: Netto-Mehrbelastung bei einer fossilen Heizung 24 (neue Wohnung) bis 118 CHF/a (Altwohnung), bei einer WP-Wärmeversorgung nur 6 CHF/a.
- Haushalt 3 / durchschnittlicher 4-Personenhaushalt: Wird eine WP eingesetzt, profitiert der Haushalt finanziell: -46 CHF/a. Wird eine Öl- oder Gasheizung verwendet, ergibt sich je nach Gebäudestandard eine Belastung von 49 bis 346 CHF/a.
- Haushalt 4 / wohlhabender 4-Personen-Haushalt: Netto-Mehrbelastung bei einer fossilen Heizung 538 CHF/a (sanierte Wohnung) bis 913 CHF/a (teilsaniertes EFH). Mit WP 423 CHF/a.
- Haushalt 5 / 1-Personen-Haushalt mit Niedrigeinkommen und fossiler Wärmeversorgung: Netto-Entlastung von -53 CHF/a (Kleinwohnung mit Gasheizung und saniertem Estrichboden) bis Netto-Mehrbelastung von 1 CHF/a (nicht sanierte Kleinwohnung mit Ölheizung); bei einer WP-Wärmeversorgung Netto-Entlastung um -80 CHF/a.
- Haushalt 6 / Sehr wohlhabender 4-Personen-Haushalt mit hoher Mobilität: Netto-Mehrbelastung bei einer fossilen Heizung 1'534 CHF/a (sanierte Wohnung) bis 1'667 CHF/a (luxuriöse Mietwohnung bestehend, teilsaniert). Mit WP 1'379 CHF/a.

Eine Mehrbelastung von rund 420 bis ca. 1'640 CHF/a entsteht vor allem bei den wohlhabenden mobilen 4-Personen-Haushalten. Ihre ursprüngliche Belastung bleibt trotz der Rückverteilung beträchtlich.

Deutlich geringer ist die Netto-Belastung bei allen anderen Haushalten:

- Wird mit Wärmepumpen geheizt, so ergeben sich Entlastungen von -80 CHF/a bis Belastungen von 193 CHF/a.
- Bei 1-Personen-Haushalten (1) ergeben sich einzig in wenig isolierten Wohnungen mit Ölheizungen Nettobelastungen von etwas über 100 CHF/a, sonst ist die Belastung von 1-Personen-Haushalten klein bis negativ.
- Rentner-Haushalte mit 2 Personen (2) beträgt die Netto-Belastung bei fossilen Heizsystemen zwischen 18 und 118 CHF/a.
- Durch die Rückverteilung eines Teils der Abgabenerträge der Lenkungsabgaben können zusätzliche soziale Probleme vermieden werden. Im besten Fall werden einkommensschwache und mittlere Einkommen sogar finanziell leicht bessergestellt. Für mittlere und obere Einkommensschichten in wenig isolierten, fossil beheizten Wohnungen bleiben die resultierenden Belastungen unter

dem Strich tragbar. Durch kurzfristige Massnahmen wie mehr Sparen oder weniger Mobilität können sie ihre Bilanz selbst auf der Basis von fossilen Energieträgern verbessern. Mittelfristig kann die Belastung durch einen Heizungsersatz mit einer erneuerbaren Heizung oder über den Einzug in eine Wohnung mit erneuerbarem Wärmesystem und weniger fossiler Mobilität verbessert werden.

Fazit

1. Das CO₂-Gesetz vermindert die CO₂-Emissionen in einem erheblichen Ausmass. Nur so kann ein Schritt Richtung Pariser Abkommen gemacht werden.
2. Das CO₂-Gesetz setzt auf ideale Weise Anreize, damit mehr Energie gespart wird und auf nicht-fossile Gebäude und Mobilität umgestiegen wird.
3. Es werden höhere Abgaben mit Anreizwirkungen erhoben und Fördermittel für den Umstieg eingesetzt. Diese Doppelstrategie gewährleistet maximale Wirkungen.
4. Das CO₂-Gesetz verlangt nicht mehr Steuern, sondern setzt auf Abgaben, die richtigerweise nicht geleistet werden müssen, wenn aus der fossilen Wirtschaft ausgestiegen wird. Die «Umgehung» der Abgaben ist im Prinzip das Ziel. Abgaben bzw. Aufschläge können mit nicht-fossiler Mobilität und CO₂-freien Gebäuden vermieden werden.
5. Die Mehrbelastungen betragen auch im extremsten betrachteten Fall weniger als 1 Prozent des Einkommens. Haushalte mit geringen Einkommen bezahlen keine oder nur geringe Abgaben. Durch ihr Verhalten können sie die Abgaben sehr tief halten oder gar auf null senken. Wohlhabende oder sehr wohlhabende Haushalte bezahlen im Vergleich mit einkommensschwachen Haushalten ein Mehrfaches an Abgaben, wenn sie weiter fossil unterwegs sind und mit Öl heizen. Sie können ihre Abgaben aber ebenfalls auf null senken.
6. Die Rückverteilung gewährleistet die Sozialverträglichkeit. An jede Person unbesehen von Einkommen und Abgaben wird der gleiche Betrag zurückverteilt. Im Jahr 2030 sind es voraussichtlich immerhin rund 105 Franken pro Kopf. Für einen 4-Personen-Haushalt macht das 420 Franken im Jahr aus. Wird die bereits bestehende Rückverteilung von 87 Franken pro Kopf mitberücksichtigt, sind es für einen 4-Personen-Haushalt rund 768 Franken im Jahr. Damit können Haushalten mit mittlerem oder unterem Einkommen nicht nur die Mehrausgaben ausgeglichen werden, sie erhalten dank dem CO₂-Gesetz mehr Geld in ihr Portemonnaie. Das CO₂-Gesetz ist also sowohl klima- und beschäftigungspolitisch als auch sozialpolitisch höchst vorteilhaft.
7. Das CO₂-Gesetz löst positive dynamische Effekte aus. Es wird auf eine fossilfreie, CO₂-neutrale Wirtschaft und Gesellschaft umgestiegen. Neben der massiven Reduktion der CO₂-Emissionen werden Arbeitsplätze geschaffen, der Lärm in Wohnungen und Strassenräumen vermindert, mehr Wohnkomfort geschaffen. Innovations-, Wettbewerbs- und Exportkraft der Schweizer Wirtschaft werden gestärkt. Die Auslandabhängigkeit wird deutlich reduziert.

Literatur

Meier Ruedi, Ott Walter: «COVID-19 Klimakrise - Impulsprogramm 2020/2030»; Verein energie-wende-ja.ch / Greenpeace, Bern/Zürich, 29.5. 202; https://energie-wende-ja.ch/wp-content/uploads/2020/12/COVID-19-Impulsprogramm_200806.pdf und www.energie-wende-ja.ch

