

Zürcher Unterland Medien AG
8157 Dielsdorf
044/ 854 82 82
www.zuonline.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 21'727
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 22
Fläche: 62'186 mm²

Erst kommt die Kasse, dann das Klima

BERN. Eine Abgabe auf CO₂ dient dem Klimaschutz. Doch sie mindert die Einnahmen der Bundes- und der Strassenkasse. Darum lehnt das Parlament die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen strikte ab, wie sich am Montag und Dienstag im Ständerat zeigen dürfte.

HANSPETER GUGGENBÜHL

Die Schweiz ist ein Exportland. Sie exportiert nicht nur Pillen und Maschinen, sondern auch Benzin: Jeder zehnte Liter Treibstoff, der hierzulande getankt wird, wird im Ausland verbraucht respektive in klimawärmendes CO₂ umgewandelt, weil die Schweiz das Benzin weniger stark besteuert als die Nachbarstaaten (siehe Kasten).

Die Verteuerung des Treibstoffs mittels CO₂-Abgabe hätte damit einen doppelten Effekt. Erstens böte sie einen Anreiz zum Spritsparen im Inland. Zweitens liesse sich damit der Tanktourismus beseitigen, der die Schweizer Treibhausgasbilanz belastet. Denn diese klimapolitisch relevanten Bilanzen orientieren sich am Absatz der fossilen Energieträger in den einzelnen Staaten.

CO₂-Abgabe im Gesetz

Schon das geltende CO₂-Gesetz verlangt von Bundesrat und Parlament, eine CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen einzuführen, falls die übrigen klimapolitischen Massnahmen nicht ausreichen. Diese Bedingung wäre erfüllt. So ist schon lange absehbar, dass die Schweiz sowohl ihr CO₂-Reduktions-Ziel des nationalen CO₂-Gesetzes als auch das Ziel zur Verminderung aller Treibhausgase gemäss Kyoto-Protokoll verfehlen wird. Trotzdem weigerten sich Bundesrat und Parlament, eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen zu erheben.

In der Vorlage zur Revision und Verlängerung des CO₂-Gesetzes bis 2020 beantragte der Bundesrat, diese «subsidiäre» (nur bei Bedarf einzuführende) Treibstoffabgabe auf dem Papier zu belassen. Der Nationalrat

und die Mehrheit der vorberatenden Kommission (Urek) des Ständerats aber wollen die CO₂-Abgabe endgültig streichen. Die bestehende CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen hingegen soll weitergeführt werden.

Klimapolitisch ist dies paradox. Denn der Absatz von fossilen Brennstoffen sank schon, bevor der Bund diese mit einer CO₂-Abgabe geringfügig verteuerte, während der Spritverkauf in der Schweiz seit 1990 weiter zunahm. Finanziell hingegen ist der wachsende Treibstoffabsatz willkommen. Denn je mehr in- und ausländische Automobilisten hier tanken, desto höher ist der Ertrag aus den Treibstoffsteuern. Der kleinere Teil des Ertrags fliesst direkt in die Bundeskasse, der grössere ist zweckgebunden, um den Bau und Unterhalt der Strassen und neuerdings auch einen Teil des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren.

Eine CO₂-Abgabe, die den Tanktourismus beseitigt und den Verbrauch im Inland senkt, würde die Schweizer Klimabilanz verbessern. Aber die Einnahmen aus Treibstoffsteuern sänken damit um schätzungsweise 800 Millionen Franken pro Jahr. In diesem Interessenkonflikt steht der bürgerlichen Mehrheit im Parlament die Kasse näher als das Klima.

Weitere Streitpunkte

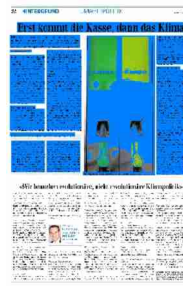
Neben der CO₂-Abgabe enthält die Vorlage zur Revision des CO₂-Gesetzes weitere Streitpunkte. Beispiele:

■ Der Bundesrat beantragt, CO₂ und andere Treibhausgase bis 2020 um 20 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken, erlaubt aber, die Hälfte dieser Reduktion durch den Kauf von ausländischen Emissionszertifikaten wegzurechnen. Der Nationalrat hingegen beschloss eine Reduktion um 20 Prozent allein im Inland. Die Urek des Ständerats unterstützt mehrheitlich das schwächere Bundesratsziel.

■ Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen war als Lenkungsabgabe konzipiert, deren Ertrag an Bevölkerung und Wirtschaft zurückverteilt wird. Der Bundesrat beschloss, ab 2010 jährlich 200 Millionen Franken zur Subventionierung von energetischen Gebäudesanierungen abzugeben. Diese Regelung will er im revidierten CO₂-Gesetz verankern. Die Urek Ständerat beantragt, diesen Anteil auf 300 Millionen zu erhöhen – und bestraft damit Hauseigentümer zusätzlich, die ihre Altbauten schon sanierten, bevor der Bund dafür Subventionen zahlte.

■ Neu will die Urek auch eine Subventionierung von Autos mit tiefem CO₂-Ausstoss. Um diese zu finanzieren, soll die Autosteuer erhöht werden.

■ Wenn Autoimporteure die Verbrauchsvorschriften verletzen, die der Bundesrat ab 2015 analog zur EU einführen will, werden sie mit Sanktionszahlungen zur Kasse gebeten. Den Ertrag daraus wollen Bundes- und Nationalrat an die Bevölkerung verteilen. Die Urek Ständerat hingegen beantragt, dieses Geld für die Verkehrs-



Zürcher Unterland Medien AG
8157 Dielsdorf
044/ 854 82 82
www.zuonline.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 21'727
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 22
Fläche: 62'186 mm²

finanzierung einzusetzen.

EUROSCWÄCHE BREMST BENZINEXPORT

Rund zehn Prozent des Treibstoffabsatzes in der Schweiz entfallen im langjährigen Durchschnitt laut Studien auf den Tanktourismus, bei mitunter grösseren Schwankungen: 2007 kostete ein Euro rund 1,65 Franken. Die Steuern und Preise pro Liter Benzin an den Grenztankstellen waren in Deutschland, Frankreich und Italien um durchschnittlich 55 Rappen höher als in der Schweiz. 2010 sank der Wert eines Euros von rund 1.50 auf 1.30 Franken. Damit sank die Steuer- und Preisdifferenz von durchschnittlich 45 Rappen im Januar auf 25 Rappen im Dezember. Damit dürfte der Tanktourismus abgenommen haben, was die neusten Zahlen der Erdölvereinigung nahelegen: Trotz BIP-Wachstum sank 2010 der Benzin- und Dieselsabsatz zusammen gegenüber 2009 um 0,6 Prozent. Das zeigt: Wirtschaftliche Veränderungen beeinflussen die Schweizer Treibhausgas-Bilanz stärker als die schwache Klimapolitik. (hpg)



Eine CO₂-Abgabe auf Treibstoff? Der Ständerat dürfte dazu Nein sagen. Archivbild: uba