



Bürgerliche wollen günstigeres Benzin

Parlamentarische Initiative Sollte die CO₂-Vorlage im Juni angenommen werden, würden fossile Treibstoffe mehr kosten. Gleichzeitig schmieden Wirtschaftspolitiker Pläne, die das wieder rückgängig machen würden.

Stefan Häne und
Angelika Gruber

Benzin und Diesel wären heute an der Tankstelle nur etwa halb so teuer, wenn der Staat keine Abgaben und Zuschläge darauf erhöhe. Hinzu kommt, dass auf den ganzen Treibstoffpreis die Mehrwertsteuer anfällt, also auch auf die Abgaben und Zuschläge. Bürgerliche Nationalräte stören sich daran, dass «der Staat Steuern auf Steuern erhebt».

Eine entsprechende parlamentarische Initiative von Nationalrat Franz Grüter (SVP) hat in der nationalrätlichen Wirtschaftskommission eine Mehrheit gefunden. Nun ist die Schwesterkommission im Ständerat am Zug. Es geht um viel Geld: Der Staat verlöre bei einer Umsetzung der Initiative etwa 300 Millionen Franken pro Jahr, wie aus Grüters Vorstoss hervorgeht. Benzin und Diesel würden umgerechnet um etwa 7 Rappen pro Liter billiger.

Der Vorstoss ist brisant. Am 13. Juni entscheidet das Stimmvolk über das neue CO₂-Gesetz. Mit einem Ja der Schweizerinnen und Schweizer dürften die Preise für Benzin und Diesel sukzessive etwas steigen. Denn dann müssten die Mineralölunternehmen mehr für den Klimaschutz tun – und das kostet.

Die Höhe des Aufschlags ist noch unklar

Das Gesetz sieht vor, dass die

Treibstoffverkäufer einen höheren Anteil ihrer Benzin- und Dieselimporte in die Schweiz mit Klimaschutzprojekten ausgleichen müssen. Um das zu erreichen, kaufen sie Zertifikate bei Klimaschutzprojekten ein, die vom Bund validiert sind. Die Kosten dafür dürfen sie an die Konsumenten weitergeben: maximal 12 Rappen pro Liter.

Bereits heute kompensieren die Mineralölfirmer gut ein Zehntel der CO₂-Emissionen. Der Aufschlag an der Tankstelle beträgt dafür aktuell rund 1,5 Rappen pro Liter, maximal dürften es gemäss aktuellem Gesetz 5 Rappen sein. Doch künftig müssen die Importeure bis zu 90 Prozent des CO₂-Ausstosses ausgleichen.

WWF-Experte Patrick Hofstetter erwartet, dass dadurch in den kommenden Jahren rund 5 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel hinzukommen. Bis 2030 könnte das Plus bis zu 10 Rappen betragen. «Der Betrag hängt davon ab, wie teuer es sein wird, eine Tonne CO₂ in Klimaschutzprojekten zu kompensieren, und ob die Ölkonzerne diese Kosten vollständig auf ihre Kunden abwälzen», sagt Hofstetter. Das Gesetz legt lediglich den maximalen Aufschlag fest.

Und es gibt noch einen weiteren Grund für höhere Treibstoffpreise: Die Mineralölunternehmen sind verpflichtet, einen wachsenden Anteil der Klimaschutzprojekte im Inland umzusetzen. Doch in der Schweiz sind

Klimaschutzprojekte in der Regel teurer als im Ausland. Also ist auch die Kompensation hierzulande kostspieliger, was sich dann wiederum auf die Preise für Treibstoff auswirken dürfte.

Offen ist, inwieweit die Tankstellenbetreiber die höheren Kosten weitergeben werden. Von einzelnen Mineralölfirmer ist zu hören, das hänge auch von der Entwicklung am Markt ab.

Zustimmung wegen «genereller Logik»

Doch die Vereinigung der Mineralölunternehmen Avenenergy lässt keinen Zweifel daran, dass Benzin und Diesel durch die Umweltprojekte aufschlagen werden. «Es wäre eine Illusion, zu glauben, dass das jemand anderes bezahlt als die Konsumenten und Konsumentinnen», sagt Avenenergy-Chef Roland Bilang.

Die bürgerlichen Pläne für eine Preissenkung würden den Effekt des CO₂-Gesetzes also mehr oder weniger zunichtemachen. Die Wirtschaftspolitiker im Ständerat befinden über die delikate Frage wohl Anfang Juli, also nach dem Urnengang zum CO₂-Gesetz. Aus taktischen Gründen? Kommissionspräsident Christian Levrat (SP) verneint. Die Kommission habe den Antrag noch nicht bearbeiten können, da sie stark durch das Covid-19-Gesetz belastet gewesen sei. Inhaltlich will sich Levrat vor der Sitzung nicht dazu äussern.

Anders Martin Schmid. Der FDP-Ständerat unterstützt den

08. Mai 2021

Seite 11

Auflage	148'705 Ex.	Tages-Anzeiger
Reichweite	417'000 Leser	8004 Zürich
Erscheint	6 x woe	www.tagesanzeiger.ch
Fläche	90'100 mm ²	Stefan Häne, Angelika Gruber
Wert	18'900 CHF	

Vorstoss, und zwar «aus genereller Logik». Ihm geht es nicht primär darum, die Autofahrer zu entlasten, wie er klarmacht, sondern um Grundsätzliches: «Steuern und Abgaben sollten nie der Mehrwertsteuer unterliegen.» Falls es sogar noch andere Bereiche gebe, wo dies der Fall sei, müsste das dort ebenfalls korrigiert werden.

Genau davor warnt Erich Ettlin (Die Mitte): «Wir würden ein Präjudiz schaffen, das sofort an anderen Orten zu noch mehr Steuerausfällen führen würde.» Adèle Thorens (Grüne) schliesslich spricht von einem «schlechten Signal» für die Klimapolitik, deren Ziel es sei, den Verbrauch von Benzin und Diesel zu senken.

Eine andere Frage ist, ob steigende Treibstoffpreise dazu führen, dass Autofahrer weniger Kilometer zurücklegen. Auf einen Preisanstieg von 10 Prozent reagieren sie kaum. Das zeigt eine Studie, die das Beratungsunternehmen Infrac 2019 verfasst hat. Kurzfristig reduziert sich die Nachfrage nach Benzin und Diesel um etwa 2 Prozent, in den Folgejahren um 3 Prozent. Der Lenkungseffekt wäre also ziemlich bescheiden. Noch kleiner wäre er mit dem neuen CO₂-

«Ein schlechtes Signal für die Klimapolitik.»

Adèle Thorens
Ständerätin (Grüne, VD)

Gesetz, da der dort vorgesehene Aufschlag auf maximal 12 Rappen weniger als 10 Prozent des aktuellen Treibstoffpreises ausmacht.

Interessant ist, dass die Benzin- und Dieselpreise so oder so variieren – und das teils stärker als nun mit dem CO₂-Gesetz geplant. 2016 etwa kostete ein Liter Benzin 1.48 Franken, mittlerweile sind es 22 Rappen mehr. Verschiedene Fakten spielen da hinein, etwa der Ölpreis oder der Wechselkurs des Dollar zum Franken.

Benzin müsste heute 60 Rappen mehr kosten

Ausgehend von der Infrac-Studie hat Philippe Thalmann, Inhaber des Lehrstuhls für Städte- und Umweltökonomie an der ETH Lausanne, eine interessante Rechnung gemacht. Demnach hätte der Treibstoffpreis in den letzten Jahren um

etwa 40 Prozent steigen müssen, damit die Schweiz ihr Klimaziel beim Verkehr erreicht, also eine Treibhausgasreduktion um 10 Prozent gegenüber 1990. Stand 2019 waren es nur plus 1 Prozent, neuere Daten liegen nicht vor. Anstelle des tatsächlichen Durchschnittspreises von 1.60 Franken im Jahr 2019 hätte ein Liter Benzin 2.20 Franken kosten müssen. «Das mag nach viel tönen», sagt Thalmann, «aber der Preis hätte ja nicht von einem Tag auf den nächsten um 60 Rappen erhöht werden müssen.»

Wichtig ist nicht nur die Höhe des Aufschlags, sondern auch der Zeitfaktor. Ein dauerhafter Aufschlag kann die Autofahrer dazu bringen, sich an die neuen Begebenheiten anzupassen – selbst wenn er nicht üppig ausfällt. Entweder sie fahren weniger, kaufen sich ein effizienteres Fahrzeug, oder sie wechseln auf ein günstigeres Verkehrsmittel. «Es könnte durchaus sein, dass so der Umstieg auf Elektrofahrzeuge beschleunigt wird», sagt ETH-Professor Anton Gunzinger. Diese seien in einer Vollkostenrechnung heute schon günstiger, und mit einem höheren Benzinpreis schneide die Elektromobilität noch besser ab.

08. Mai 2021

Seite 11

Auflage 148'705 Ex.
Reichweite 417'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 90'100 mm²
Wert 18'900 CHF

Tages-Anzeiger
8004 Zürich
www.tagesanzeiger.ch
Stefan Häne, Angelika Gruber



Eine Initiative will Benzin verteuern, Bürgerliche wollen das genaue Gegenteil. Foto: Christian Beutler (Keystone)

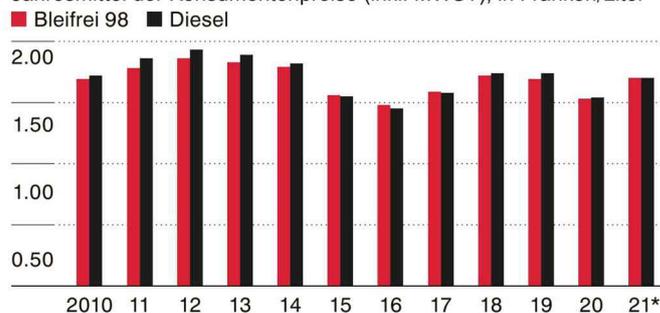
Grossteil entfällt auf Abgaben So stark schwankt der Preis für Benzin und Diesel

Beispiel einer Preiszusammensetzung für einen Liter Bleifrei 95 für 1,48 Franken.



Grafik: vif / Quelle: Avenergy.ch

Jahresmittel der Konsumentenpreise (inkl. MWST), in Franken/Liter



Mit dem neuen Gesetz beträgt die maximal zulässige Erhöhung 12 Rp./l
* Januar bis März

Grafik: niz / Quelle: Avenergy.ch