



CO₂-Abgabe beflügelt den Einkaufstourismus

Um maximal 12 Rappen soll der Treibstoff künftig verteuert werden, um eine Trendwende bei den Emissionen des Verkehrs zu bewirken. Der Sprit wäre dann in der Schweiz teurer als in Frankreich oder Deutschland.

Sidonia Küpfer

BERN/SCHAFFHAUSEN. Um dem Klimawandel zu begegnen, sollen Benzin und Diesel um maximal 12 Rappen teurer werden. Das hat der Ständerat in der Herbstsession beschlossen. Nun ist wieder der Nationalrat am Zug: Dieser hatte vor einem Jahr schon über 8 und 25 Rappen Zuschlag debattiert, bevor er das Gesetz dann ganz ablehnte. Nach der Klimawahl im Oktober steigt die Wahrscheinlichkeit, dass nun auch der Nationalrat einen Treibstoffzuschlag beschliesst. Doch welche Auswirkungen hätte eine solche Erhöhung aber auf den Tank- und Einkaufstourismus? Das wollte der Schaffhauser Nationalrat Thomas Hurter (SVP) vom Bundesrat wissen. Diese Woche schreibt die Regierung in ihrer Antwort: «Steigende Treibstoffpreise in der Schweiz verstärken tendenziell den Tanktourismus im Ausland.» Mit Folgen auch für den Einkaufstourismus: «Verstärkter Tanktourismus in Verbindung mit einem sinkenden Eurokurs dürften auch den Einkaufstourismus beflügeln.» Konkret beziffern lasse sich der Einfluss allerdings nicht.

Hurter erinnert in seinem Vorstoss daran, dass schon bei einer CO₂-Abgabe von 8 Rappen der Treibstoff in der Schweiz teurer wäre als in Deutschland oder Frankreich und etwa gleich teuer wie in Italien. Für ihn ist klar: «Mit dieser Treibstoffabgabe entstehen der Schweiz Steuerausfälle, und es kommt zu einer Beschleunigung des Einkaufs-

tourismus», sagt er den SN. Hurter, der auch Zentralpräsident des ACS ist, lehnt den Benzinzuschlag ab. «Wir beklagen sowieso schon Milliardenausfälle im Detailhandel, und damit lädt man nun noch mehr Leute dazu ein, nebst ihren Einkäufen auch gleich noch das Tanken ennet der Grenze zu besorgen.» Sieht er gar keinen Handlungsbedarf angesichts der Klimadiskussionen? «Wir sollten alles daran setzen, dass beim Verkehr die Technologie weiterentwickelt wird. Aber eine simple Verteuerung des Benzinpreises wird dies nicht bewirken.» Dies sei ein falsches Steuern. Anstelle von Abgaben, die teilweise an die Bevölkerung rückverteilt werden, brauche es möglichst gute Entwicklungsbedingungen. Die Branche habe doch längst bewiesen, dass sie innovativ sei.

Tanktourismus belasten – aber wie?

Ganz generell sind die Einkünfte aus der Mineralölsteuer, die auf Treibstoffe erhoben wird, seit 2014 rückläufig: 2014 betragen die Einkünfte noch 4,95 Milliarden Franken, 2018 waren es mit 4,56 Milliarden deutlich weniger. Ein Teil dieses Rückganges hängt wohl mit effizienteren Motoren zusammen, auch der Tanktourismus dürfte einen Teil dazu beitragen. Wer im Ausland tankt, bezahlt keine Mineralölsteuer. Und er verzerrt die Treibhausgasbilanz der Schweiz, weil die Tankfüllungen im Ausland in der Schweizer Statistik nicht auftauchen, die Emissionen allerdings

trotzdem hier passieren. Der Ständerat forderte schon im Juni mit einem überwiesenen Postulat, dass bei einer allfälligen Lenkungsabgabe auf Treibstoffen der Tanktourismus berücksichtigt und adressiert wird. Hurter fragt sich allerdings, wie dies funktionieren soll: «Will man Kontrolleure an die Grenze stellen, die prüfen, ob jemand getankt hat? Das ist doch Unsinn.»

Beim Diesel gab es eine Zunahme

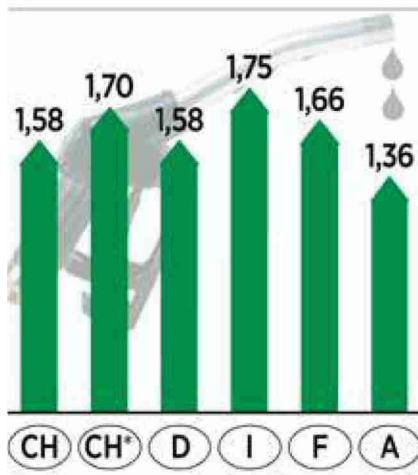
Beim Tanktourismus muss man zwischen Benzin und Diesel unterscheiden: Beim Benzin, so schreibt der Bundesrat, ging das Tanken ennet der Grenze bis 2015 praktisch auf Null zurück. Beim Diesel werde seit 2015 – da wurde der Euro-Franken-Mindestkurs aufgegeben – tendenziell wieder mehr im Ausland getankt.

Die Abgaben auf Mineralöl kommen zu einem grossen Teil dem Strassenverkehr zugute. Sinken die Einnahmen, so gerät die Finanzierung der Infrastruktur in Schieflage. Diese Entwicklung wird noch verstärkt, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge, die gar keine fossilen Treibstoffe tanken, zunimmt. Eine Steuer für E-Autos war einst ab 2020 geplant, dann wurde aber davon abgesehen. Je rascher sich das Loch in der Strassenfinanzierung auftut, desto schneller dürfte auch eine Besteuerung der E-Mobilität wieder aufs Tapet kommen.



Vergleich Treibstoffpreise

Bleifrei 95 (pro Liter, in Franken)

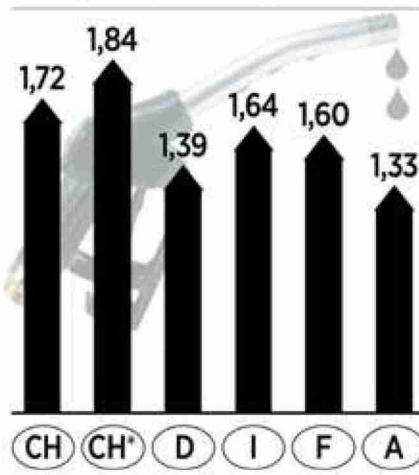


* Mit 12 Rappen Klimaabgabe

Quelle: ETC Standard 12/15/2018 / GDA/EN

Vergleich Treibstoffpreise

Diesel (pro Liter, in Franken)



* Mit 12 Rappen Klimaabgabe

Quelle: ETC Standard 12/15/2018 / GDA/EN