

Ramon Egger
Chefredaktor

Sehen, was man sehen will

Bloss noch Platz 22 belegt die Schweiz in der internationalen Klimaschutz-Rangliste, sieben Plätze abgestiegen im Vergleich zum Vorjahr. Eine Nachricht, die in den vergangenen Tagen die Runde machte, nicht nur in den Schweizer Medien, die natürlich den Niedergang der Schweiz heraufbeschwören, sondern auch im Ausland – dort aber deutlich weniger prominent, denn ausserhalb des deutschen Sprachraums ist der Climate Change Performance Index (CCPI) gar nicht einmal so relevant. Denn trotz des wichtig klingenden Namens, der offensichtlich an das Klimaschutzgremium der UNO, das IPCC, angelehnt ist und dem Ranking eine gewisse, vermeintliche Relevanz verleihen soll, ist er eigentlich irrelevant. Herausgegeben wird er nicht etwa von einem neutralen, wissenschaftlichen Panel, sondern vom deutschen Verein Germanwatch, der neben dem Aktionismus gegen den Klimawandel in seinem Manifest auch festhält, dem bösen «globalen Norden» auf die Finger hauen zu wollen für die Unterdrückung der «marginalisierten Bevölkerung des globalen Südens».

Das Klima ist da auch nur ein Puzzelstück im Kampf fürs grosse Ganze, was in jedem Fall schon einmal hellhörig machen sollte. Dass der Bericht von den meisten Medien unkritisch übernommen wird, sollte erst recht hellhörig machen. Es lohnt sich also doppelt, einen Blick in das Dokument zu werfen. Und siehe da: Wenig überraschend ist der Bericht bestenfalls in der Aufmachung wissenschaftlich. Inhaltlich trieft er vor Ideologie. So liegt die Schweiz nicht wirklich auf Platz 22 – aber das zu überprüfen wäre schon zu viel des kritischen Hinterfragens für das Gros der Medien. Der CCPI lässt nämlich die ersten drei Plätze einfach leer. Aus ideologischer Überzeugung, dass kein Land einen ersten, zweiten oder dritten Platz verdient hat. Mit einer wissenschaftlichen Arbeit hat das wenig zu tun, und jeder seriöse Journalist sollte diese Tatsache in seiner Berichterstattung erwähnen – könnte man meinen. Der nötige Aufwand wäre auch nicht übertrieben gross gewesen, es hätte gereicht, bis auf Seite 7 in der gerade einmal 32 Seiten umfassenden Kurzversion des Berichtes zu blättern. Das sollte eigentlich nicht zu viel verlangt sein.

Besser klassiert als die Schweiz ist übrigens unter anderem Indien auf Platz acht, das seine Treibhausgasemissionen seit 1990 mehr als vervierfacht hat, während sich die Schweiz klar verbessern konnte. Aber das sieht man natürlich nicht – wenn man es nicht sehen will.

Doppelte Benzinsteuer – entscheiden am Ende die Gerichte?

Der Benzinpreis gibt wieder einmal zu reden – und zwar wegen der immer noch herrschenden Steuerbesteuerung darauf.

DOPPELBESTEUERUNG Bei den Treibstoffen erhebt der Bund eine Steuer auf eine Steuer. Eine parlamentarische Initiative will dies nun ändern – und auch der juristische Weg steht offen.

Philipp Gut

Salomofahren ist angesagt in Bundesbern. Die Wirtschaftskommission des Ständerats hat sich gegen die parlamentarische Initiative von Nationalrat Franz Grüter (SVP) zur Abschaffung der doppelten Besteuerung bei den Treibstoffen entschieden – mit den Stimmen von Mitte und FDP. Im Nationalrat hatten die Vertreter dieser beiden bürgerlichen Parteien den Vorstoss noch unterstützt. Nun ist plötzlich wieder alles anders, und sie wollen nichts mehr wissen von einer Entlastung der Konsumenten.

Mit der parlamentarischen Initiative «Stopp der missbräuchlichen Mwst-Belastung auf Steuern und Abgaben bei Treibstoffen» will Grüter ein ordnungspolitisches und juristisches No-Go beseitigen. Denn die Mehrwertsteuer, eine klassische Konsumsteuer, wird nicht nur auf den Marktpreis des Treibstoffs erhoben, sondern auch auf die Steuern und Abgaben, die der Staat einzieht. Das führt zur absurden Situation, dass eine Steuer besteuert wird. «Diese Praxis widerspricht fundamental der Logik der Mehrwertsteuer. Wie der Ausdruck Mehrwert schon besagt, wird ein geschaffener Wert besteuert. Abgaben an den Staat sind kein Mehrwert.

Franz Grüter, Nationalrat (SVP)

Allerdings erlaubt das Mehrwertsteuergesetz (MWSTG) diese doppelte Abzocke – noch. Denn das möchte Grüter nun ändern. Artikel 24 Absatz 6 MWSTG soll dahingehend ergänzt werden, dass

der Mineralölsteuersatz, der Mineralölsteuerzuschlag und die Importabgaben auf Treibstoffen nicht in die Bemessungsgrundlage der Mehrwertsteuer einbezogen werden. Das brächte den Konsumenten eine Entlastung von rund sieben Rappen pro Liter. In Zeiten der markant gestiegenen Treibstoffpreise und angesichts der Tatsache, dass der Bund bereits rund 90 Rappen pro Liter abzwängt, wäre dies eine spürbare Erleichterung für das Portemonnaie.

Zeitgeist gegen Autofahrer

In der Wirtschaftskommission des Ständerats fiel das Verdikt gegen die Entlastung der Automobilisten und des Gewerbes deutlich aus. Sie lehnte

Grüters Vorstoss mit 10:1 Stimmen ab. Der abrupte Meinungsumschwung ist wohl dadurch zu erklären, dass im Frühling, als der Nationalrat der parlamentarischen Initiative zustimmte, FDP und Mitte sich nicht getrauten, sich gegen die gebeutelten Konsumenten zu stellen. Damals betrug der Preis pro Liter Benzin 2.20 Franken oder mehr. Inzwischen sind die Preise wieder etwas gesunken und damit offenbar auch der Druck auf die Parlamentarier, sich für die Konsumenten einzusetzen.

Hinzu kommt, dass der Zeitgeist gegen die Autofahrer und insbesondere gegen die Verbrennungsmotoren weht. Die EU hat ein entsprechendes Verbot ab 2035 beschlossen. Und in der Schweiz hiess das Parlament in der vergangenen Herbstsession einen indirekten Gegenvorschlag zur links-grünen Gletscher-Initiative gut, der das Klimaziel Netto-null gesetzlich fest schreibt.

All dies macht es schwierig, selbst so vernünftige und massvolle Anliegen wie die Abschaffung der Mehrwertsteuer bei den Treibstoffen durchzubringen. Jürg Grossen, der Präsident der Grünliberalen, verstieg sich dabei zur Aussage, die Beseitigung dieser doppelten Steuer sei so, wie wenn man einem Drogensüchtigen Geld gebe, damit er billiger an seinen Stoff herankomme.

Im Fall der Billag

Das zeigt, wie unsachlich und emotional Stimmung gegen die Autofahrer gemacht wird. Dabei haben die Befürworter einer Abschaffung die Argumente auf ihrer Seite. Im Fall der Billag – heute Serafe – entschied das Bundesgericht in zwei Leiturteilen, dass auf den SRG-Zwangsgebühren keine Mehrwertsteuer erhoben werden darf und der Bund die zwischen 2010 und 2015 erhobenen Steuern zurückbezahlen muss. Die Billag hatte ohne gesetzliche Grundlage von allen Privathaushalten und Unternehmen 2.5 Prozent Mehrwertsteuer eingezogen, jährlich machte das über 30 Millionen Franken aus. Das Beispiel zeigt, dass es

durchaus eine Option sein könnte, juristisch gegen die Mehrwertsteuerpraxis bei den Treibstoffen vorzugehen. Die Autobranche ist jedenfalls gefordert, falls das Parlament die Initiative von Franz Grüter ablehnt.

Die AUTOMOBIL REVUE wollte von den Strassen- und Verkehrsverbänden wissen, wie sie sich zu dem Thema stellen. «Die Erhebung der Mehrwertsteuer auf die Treibstoffsteuer ist unserer Ansicht nach nicht zulässig, da die Erhebung dieser Steuer nicht der Erbringung einer Leistung entspricht, für die ein Markt besteht», sagt Olivier Fantino, Direktor von Strasse Schweiz. Auf rechtlicher Ebene werde Strasse Schweiz prüfen, «ob wir zu einem späteren Zeitpunkt eine Beschwerde einlegen werden, wenn die parlamentarische Initiative Grüter abgelehnt wird».

Juristische Schritte bleiben vorbehalten

Auch Thomas Hurter, Präsident des Automobil Clubs der Schweiz (ACS), kritisiert das herrschende Steuerregime und plädiert für eine Senkung des Benzinpreises. «Aus meiner Sicht sollte der Staat



shop

Bleifrei 2.06⁹

Ultimate 98 2.24⁹

Ultimate Diesel 2.51⁹

Diesel 2.33⁹

Erdgas 1.32⁰

nicht auf Kosten der Konsumenten finanziell von der Krise profitieren. Deshalb finde ich es nicht richtig, dass er aufgrund der Preiserhöhung höhere Mehrwertsteuereinnahmen erhält. Es wäre zusätzlich zu prüfen, den Benzinpreis auch um den Steueranteil zu senken, der in die allgemeine Bundeskasse fliesst», so Hurter. Ob und, falls ja, welche weiteren Schritte unternommen werden, sei «momentan noch offen».

Unterstützung erhält die parlamentarische Initiative Grüter auch von der Vereinigung der Automobilimporteure Auto-Schweiz, wie Direktor Andreas Burgener auf Anfrage mitteilt. Und auch vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (As-tag) kommt Sukkors. Dieser habe im Parlament «alle Vorstösse, die eine Senkung der Mineralölsteuern zum Ziel hatten, unterstützt», sagt Vizedirektor André Kirchofer. «Wir stehen auch hinter dem Anliegen von Franz Grüter.» Ein allfälliger Entscheid, bei einer Ablehnung der Initiative Grüter, juristisch gegen eine Doppelbesteuerung vorzugehen, liege in der Kompetenz des Zentralvorstands. Affaire à suivre. ●

Keine Verbote – und mehr Ladestationen



Albert Rösti, Präsident der Importeursvereinigung Auto-Schweiz.

SP-Nationalrätin Gabriela Suter hat aber bereits eine parlamentarische Initiative eingereicht, die eine Übernahme des Verbrennerverbotes aus der EU fordert. Es ist also nicht ausgeschlossen, dass doch noch ein Verbot ins neue CO₂-Gesetz aufgenommen wird.

Ausbau der Ladeinfrastruktur

Viel wichtiger, als den Verbrennungsmotors zu verbieten, sei es, für eine ausreichende Ladeinfrastruktur zu sorgen, sind Rösti und Burgener überzeugt. Bereits heute herrsche ein grobes Ungleichgewicht zwischen der Anzahl Ladepunkte und dem Fahrzeugbestand. «Gemäss einer Richtlinie der Europäischen Union sollten maximal zehn aufladbare Fahrzeuge auf einen Stecker kommen», erklärt Andreas Burgener. Davon sind wir in der Schweiz heute weit entfernt: Knapp 180'000 Steckerfahrzeuge waren per Ende Oktober auf den Schweizer Strassen unterwegs, bei gerade einmal 8'540 Ladestationen – ein Verhältnis von 1:20! Und nicht einmal, wenn man die Plug-in-Hybride aus-

sehen vor lässt und nur die rein elektrischen Fahrzeuge betrachtet (110'745 Stück per Ende Oktober 2022), wird dieser Wert erreicht. Gemäss der Roadmap Elektromobilität, die der Bund gemeinsam mit der Branche verabschiedet hat, sollen bis 2025 ganze 20'000 Ladestationen in Betrieb sein.

Auch in der Vehicle-to-Grid-Technologie sieht Burgener grosses Potenzial: «Elektrofahrzeuge haben das Potenzial, Lücken in der Stromversorgung zu schliessen.» Dadurch, dass Elektroautos mit Vehicle-to-Grid-Technologie Strom wieder ins Netz einspeisen können, können sie kurzzeitige Schwankungen zwischen Angebot und Nachfrage ausgleichen. Klar sei aber, dass es längerfristig nicht ohne einen Ausbau der Energieversorgung gehe. «Langfristig muss auf jeden Fall die inländische Produktion von CO₂-armem Strom vorangetrieben werden», ist Andreas Burgener überzeugt. «So können wir unabhängiger werden vom Ausland und sicherstellen, dass wir immer über ausreichend Strom verfügen – nicht nur, aber auch, für elektrische Fahrzeuge.» RE