



29.07.2020

Rückerstattung der Mineralölsteuer an konzessionierte Transportunternehmen

Bericht zuhanden der UREK-S

17.071 n Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

1 Ausgangslage

Die Rückerstattung der Mineralölsteuer (MinöSt) an konzessionierte Transportunternehmen gemäss Artikel 18 Absatz 1^{bis} des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG) vergünstigt fossile Treibstoffe und verringert damit den Anreiz, auf Fahrzeuge mit CO₂-freien Antrieben umzustellen. Sowohl der Ständerat als auch der Nationalrat wollen die Rückerstattung daher zumindest für den Ortsverkehr ab 2026 grundsätzlich aufheben. An ihrer Sitzung vom 22. Juni 2020 hat die UREK-S die Verwaltung gebeten, die vorliegenden Vorschläge zu würdigen und zusätzlich eine Variante vorzulegen, die auch den regionalen Personenverkehr einschliesst.

2 Rückerstattung gegen Nachweis

Sowohl die Variante des Nationalrates als auch ein Antrag aus der UREK-S wollen die Rückerstattung nach wie vor gewähren, wenn das Transportunternehmen nachweist, dass eine Umstellung auf bestimmten Linien nicht möglich ist. Im Ortsverkehr sind es die Gemeinden und die Kantone, welche die Bus- und Tramangebote bestellen und finanzieren. Die Rückerstattung der MinöSt vollzieht die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) auf Basis des gemeldeten Dieserverbrauchs. Die EZV hat keine Informationen, ob die Umstellung auf einer bestimmten Linie machbar ist. Sie ist daher auf die Angaben der Besteller angewiesen, deren Ermessensspielraum angesichts fehlender, objektiv überprüfbarer Kriterien beliebig ist. Weil die Aufhebung der Rückerstattung Mehrkosten im Betrieb zur Folge hat, ist der Anreiz für eine restriktive Auslegung gering. Die vom Nationalrat zur Eingrenzung gewählte «wirtschaftliche Tragbarkeit» stellt sich zum einen bei konzessionierten Transportunternehmen mit einer Defizitgarantie kaum und setzt zum anderen gerade den falschen Anreiz: Wird die MinöSt weiterhin zurückerstattet, bleibt die Umstellung wirtschaftlich weniger attraktiv. Dass der Antrag der UREK-S dieses Kriterium streicht, ist daher folgerichtig.

Grundlegende Schwierigkeiten im Vollzug bleiben aber im Antrag der UREK-S bestehen. Um zu beurteilen, ob die MinöSt zurückerstattet werden darf, müsste die EZV von den Transportunternehmen für jede Linie wissen, welches Fahrzeug eingesetzt wird und ob eine Umstellung möglich wäre. Verkehrt der gleiche Bus auf mehreren Linien, für welche die technischen Voraussetzungen unterschiedlich sind, müsste das Transportunternehmen den Treibstoffverbrauch je Linie differenziert ausweisen. Komplizierte Abgrenzungsfragen ergeben sich auch, wenn die Linien nicht nur Haltestellen im Ortsverkehr bedienen, sondern über die Gemeindegrenze hinaus zu umliegenden Ortschaften geführt werden.

3 Zweckbindung der Mehreinnahmen

Der Nationalrat will die Mehreinnahmen, die der Bund nach Wegfall der Rückerstattung für bestimmte Linien zusätzlich erzielt, für die Förderung CO₂-neutraler Antriebstechnologien zweckbinden (Art. 48 Abs. 2^{bis} MinöStG). Wie hoch die Mehreinnahmen sind, kann nur im Vergleich zu einem Szenario ohne Wegfall der Steuererleichterung bestimmt werden. Dabei wäre zu unterscheiden zwischen einem Rückgang, der infolge der technologischen Entwicklung ohnehin eintritt, und den aufgrund dieser Bestimmung nicht mehr beanspruchten Rückerstattungen. Der Anteil des Ortsverkehrs an den Rückerstattungen von ca. 70 Mio. Franken pro Jahr ist zudem im Vergleich zum regionalen Personenverkehr gering.

4 Vorschlag der Verwaltung

Im Interesse der Planbarkeit für die Transportunternehmen und der Vollzugstauglichkeit schlägt die Verwaltung eine stark vereinfachte Formulierung vor, die nicht zwischen den Linien differenziert und ab dem Sticht datum alle eingesetzten Fahrzeuge einschliesst. Weil die Umrüstung im regionalen Personenverkehr anspruchsvoller ist, soll die Rückerstattung noch bis 2030 gewährt werden, während sie im Ortsverkehr ab 2026 entfällt.

Ergänzung Artikel 48 MinöStG

^{1bis} Ab dem 1. Januar 2026 entfällt für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen im Ortsverkehr die Rückerstattung der Mineralölsteuer nach Artikel 18 Absatz 1^{bis}.

² Ab dem 1. Januar 2030 entfällt die Rückerstattung der Mineralölsteuer für alle im konzessionierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge.

^{2bis} *streichen*

5 Auswirkungen der Aufhebung der Rückerstattung

Die Aufhebung der Rückerstattung führt dazu, dass der (Fehl-)Anreiz dieses Instruments zur Beschaffung von mit Diesel betriebenen Bussen wegfällt: Die Betriebskosten der Dieselsebusse steigen, nicht fossile Energieträger werden konkurrenzfähiger.

Auf Linien, die nicht innerhalb weniger Jahre auf Busse mit nicht fossilen Energieträgern umgestellt werden können, führt dies im Vergleich zu heute zu gewissen Mehrkosten bei der Bestellung der Angebote im öffentlichen Verkehr. Da anzunehmen ist, dass dank der technologischen und preislichen Entwicklung innert wenigen Jahren auf den meisten Linien Busse mit nicht fossilen Energieträgern eingesetzt werden können, werden diese Mehrkosten relativ tief sein und mit der Zeit praktisch wegfallen.