



18.11.2019, aktualisiert: 11.2.2020

Preisaufschläge Treibstoff (Update)

Bericht zuhanden der UREK-N

17.071 n Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

1 Ausgangslage

An der Sitzung vom 29. Oktober bat die UREK-N die Verwaltung, den bestehenden Bericht vom 3. Mai 2018 zu den Preisaufschlägen bei Treibstoffen für die Zeit nach 2020 zu erneuern.

2 Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe

Mit dem **Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe** überwälzen die kompensationspflichtigen Importeuren von fossilen Treibstoffen an der Tanksäule die Kosten für die Erfüllung der Kompensationspflicht an die Konsumentinnen und Konsumenten. Der Bundeshaushalt ist von diesen Ein- und Ausgaben nicht betroffen. Wie hoch der Kompensationsaufschlag tatsächlich ist, hängt vom Preis der CO₂-Verminderungen ab. Der Bund hat darauf keinen Einfluss, der Preis wird privatwirtschaftlich gebildet. Um die bis 2020 geforderte Kompensationsleistung im Inland zu erbringen, sind nach Angaben der Treibstoffbranche **1,5–2 Rappen** pro Liter Treibstoff nötig. Das gemäss geltendem CO₂-Gesetz zulässige Maximum von 5 Rappen pro Liter wird daher bei weitem nicht ausgeschöpft.

Über einen Viertel der CO₂-Kompensationspflicht erfüllen die Importeure heute mit der Beimischung **biogener Treibstoffe**, welche trotz Mineralölsteuerbefreiung ohne die zusätzliche Finanzierung über den Kompensationsaufschlag nicht konkurrenzfähig wären. Das Mineralölsteuergesetz verlangt, dass die dadurch entstehenden Ausfälle mit einer Mineralölsteuererhöhung auf Benzin ausgeglichen werden. Bis Mitte 2020 werden sich diese Ausfälle voraussichtlich auf etwa 900 Mio. Franken belaufen. Damit der Mineralölsteueraufschlag moderater ausfällt, beantragt der Bundesrat, dass die Amortisationszeit bis Ende 2028 verlängert und die Ausfälle sowohl auf Benzin als auch auf Diesel auszugleichen sind.¹ In diesem Szenario wären zwischen 2020 und 2028 **1,9 Rappen** pro Liter Benzin und Diesel nötig.²

3 Schätzung der Kosten für die Kompensationspflicht

Die Kosten wurden gestützt auf die Erfahrungen mit den bestehenden Projekten und Programmen, die heute im Rahmen der CO₂-Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe durchgeführt werden, geschätzt. Vor allem bei der Kompensation im Ausland ist diese Annahme mit hoher Unsicherheit behaftet.

¹ Änderung von Artikel 12a des Mineralölsteuergesetzes zusammen mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes (Änderung anderer Erlasse).

² Momentan steigen die Absatzmengen für Biodiesel und Bioethanol stark an, so dass die 1,9 Rappen pro Liter allenfalls noch steigen werden.

3.1 Kosten gemäss Ständerat Herbstsession 2019

Annahmen über die durchschnittlichen Preisaufschläge im Zeitraum 2021–2030 gemäss Entscheiden des Ständerates in der Herbstsession 2019.

	Anteil an Emissionen	Kosten pro Tonne CO ₂ eq	Preisaufschlag pro Liter Treibstoff
Erneuerbare Treibstoffe	5%	100 Franken	1,2 Rappen
Inland übrige	10% (2021-2024)	150 Franken	1,8 Rappen
	15% (2025-2030)	150 Franken	3,2 Rappen
Elektrifizierung Verkehr	3%	Keine Angabe	Keine Angabe
Ausland	60%	35 Franken	2,1 Rappen
Total Kompensationskosten (90% kompensiert)			8,3 Rappen
Ausgleich der bis Ende 2030 aufgelaufenen MinöSt-Ausfälle bis 2030			8,4 ³ Rappen
Total Aufschläge auf Treibstoffe			16,7 Rappen

Während bei der Inlandkompensation die Kosten pro Tonne CO₂ aufgrund der bisherigen Erfahrung relativ gut abgeschätzt werden können, sind die Vermeidungskosten im Ausland mit grosser Unsicherheit behaftet, weil sie auch immer von der Bereitschaft des Gastlandes abhängen, Reduktionsleistungen abzutreten.

Die Kompensationspflichtigen müssen gemäss Ständerat 3 Prozent der Emissionen mit Massnahmen zur Elektrifizierung im Verkehr und alternativer Antriebskonzepte kompensieren. Eine Schätzung der Kosten dieser Massnahmen ist zurzeit noch nicht möglich. Es ist jedoch anzunehmen, dass wegen den hohen Vermeidungskosten für diesen Anteil von 3 Prozent die Sanktion von 320 Franken pro Tonne CO₂ bezahlt werden muss, insbesondere wenn die Fahrzeugimporteure nicht bereit sind, Elektrofahrzeuge von ihrer Neuwagenflotte auszunehmen.

³ Annahme: Technisch mögliches Potenzial von 5 Prozent Bioethanol und 7 Prozent Biodiesel wird ab dem 1. Juli 2020 ausgeschöpft. Seit 2016 werden hydrierte pflanzliche und tierische Öle oder Fette (ugs. HVO) als Dieselölsubstitut eingesetzt. HVO können bis zu 50 Prozent beigemischt werden, ohne die Dieselölnorm EN 590 zu beeinträchtigen. Sollte der durchschnittlichen HVO-Anteil auf 20 Prozent steigen, würden sich die Steuerausfälle auf 740 Mio. Franken pro Jahr belaufen und bis 2030 müssten insgesamt knapp 8,7 Mrd. Franken ausgeglichen werden, was einen Aufschlag von 14,2 Rappen bedeuten würde.

3.2 Kosten gemäss UREK-N (aktualisiert, 11.2.2020)

Annahmen über die durchschnittlichen Preisaufschläge im Zeitraum 2021–2030 gemäss UREK-N : aktualisiert gemäss Beschluss vom 11. Februar 2020.

	Anteil an Emissionen	Kosten pro Tonne CO ₂ eq	Preisaufschlag pro Liter Treibstoff
Inland (inkl. erneuerbare Treibstoffe, aber ohne fixe Quote)	15% (2021-2024) 20% (2025-2030)	165 Franken 165 Franken	2,9 Rappen 4,7 Rappen
Elektrifizierung Verkehr	3%	Keine Angabe	Keine Angabe
Ausland	60%	35 Franken	2,1 Rappen
Total Kompensationskosten (90% kompensiert)			9,7 Rappen
Ausgleich der bis Ende 2023 aufgelaufenen MinöSt-Ausfälle bis 2028			3,7 Rappen
Total Aufschläge auf Treibstoffe			13,4 Rappen

Auch ohne gesetzliche Pflicht, mindestens 5 Prozent der Kompensation durch biogene Treibstoffe zu erfüllen, muss davon ausgegangen werden, dass mindestens dieser Anteil nur durch biogene Treibstoffe erfüllt werden kann.

Die Kompensationspflichtigen müssen gemäss UREK-N 3 Prozent der Emissionen mit Massnahmen zur Elektrifizierung im Verkehr und alternativer Antriebskonzepte kompensieren, können jedoch die Elektrofahrzeuge nicht von ihrer Neuwagenflotte bei den Emissionsvorschriften ausnehmen. Es ist daher anzunehmen, dass die Sanktion von 320 Franken pro Tonne CO₂ bezahlt werden muss.

4 Fazit

Die Kompensationspflicht gemäss geltendem CO₂-Gesetz verteuert die Treibstoffe um **1,5–2 Rappen** pro Liter, ohne den Aufschlag zur Neutralisierung der Mineralölsteuererleichterung auf biogene Treibstoffe zu berücksichtigen. Zukünftig müssen die Mineralölsteuerausfälle jedoch ausgeglichen werden.

Mit dem Vorschlag des Ständerates aus der Herbstsession 2019 beträgt der Aufschlag auf Treibstoffe für die Zeit nach 2020 **ca. 16,7 Rappen**. Davon entfallen 8,3 Rappen auf die Kompensationspflicht und 8,4 Rappen auf den Ausgleich der Mineralölsteuererleichterung.

Mit dem Vorschlag der UREK-N vom 11. Februar 2020 beträgt der Aufschlag auf Treibstoffe für die Zeit nach 2020 **ca. 13,4 Rappen**. Davon entfallen 9,7 Rappen auf die Kompensationspflicht und 3,7 Rappen auf den Ausgleich der Mineralölsteuererleichterung.