



12. Dezember 2016

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Faktenblatt «Entwicklung bei den Mineralölsteuern»

Übersicht

Gründe für die Finanzierungslücke	2
Moderne Fahrzeuge brauchen weniger Treibstoff	3
Auswirkungen auf Haushalte.....	4
Steuereinnahmen sanken trotz Verkehrszunahme	4
Benzin- und Dieselpreis an der Zapfsäule	5

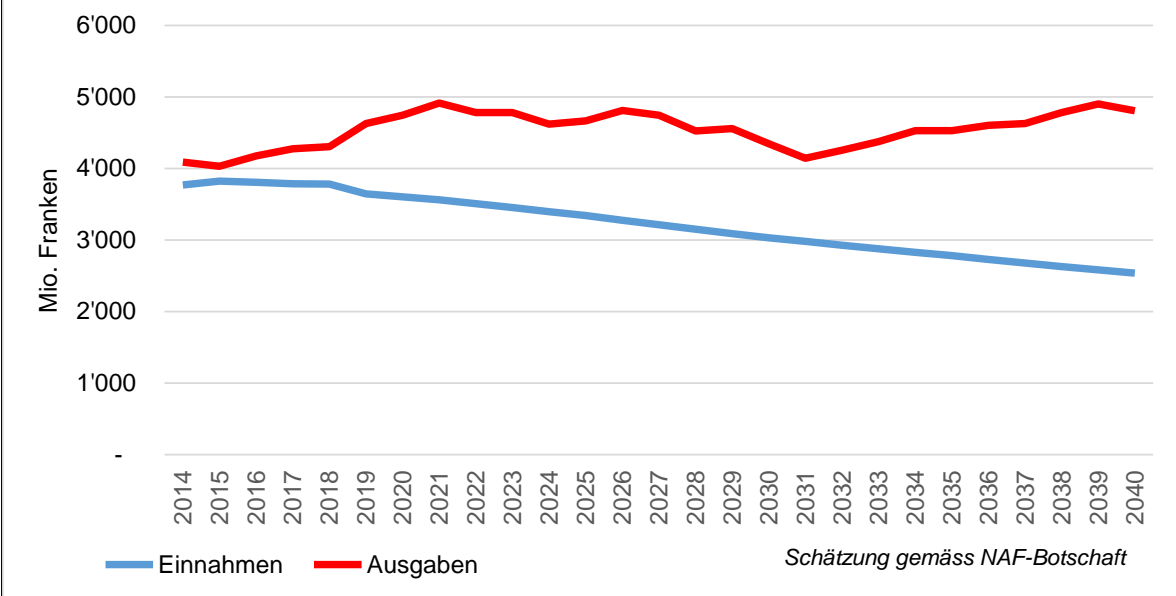
Die Erträge aus den Mineralölsteuern und dem Mineralölsteuerzuschlag gehören heute zu den wichtigsten Quellen der Strassenfinanzierung. Da die Ausgaben wachsen und die Einnahmen sinken, öffnet sich ohne Gegenmassnahmen jedoch eine Finanzierungslücke. Der NAF sorgt dafür, dass die Finanzierung auf ein solides Fundament gesetzt und die Finanzierung der Strasseninfrastruktur für die Zukunft gesichert werden kann.

Die Nationalstrassen werden heute aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) bezahlt. Diese wird aus der Hälfte der Mineralölsteuer (Einnahmen 2015: 1,390 Mrd. Fr.), dem Mineralölsteuerzuschlag (Einnahmen 2015: 1,850 Mrd. Fr.) und der Autobahnvignette (Reinertrag 2015: 336 Mio. Fr.) alimentiert.

Seit ein paar Jahren übersteigen die Ausgaben die Einnahmen: Im letzten Jahr standen Einnahmen von 3,596 Milliarden Franken¹ Ausgaben von 3,864 Milliarden Franken gegenüber. Dank Reserven ist die Finanzierung derzeit zwar noch gesichert, doch diese reichen nur noch bis 2018/2019. In der Folge entsteht ohne Gegenmassnahmen eine Finanzierungslücke von rund 1,3 Milliarden Franken pro Jahr (2018–2030). Es braucht aus diesem Grund eine besser abgestützte Finanzierung.

¹ Einschliesslich 23 Mio. Fr. aus übrigen zweckgebundenen Einnahmen (Staatsrechnung Bd. 3 Zusatzerläuterungen und Statistik, S.83f.

Einnahmen- und Ausgabenentwicklung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr

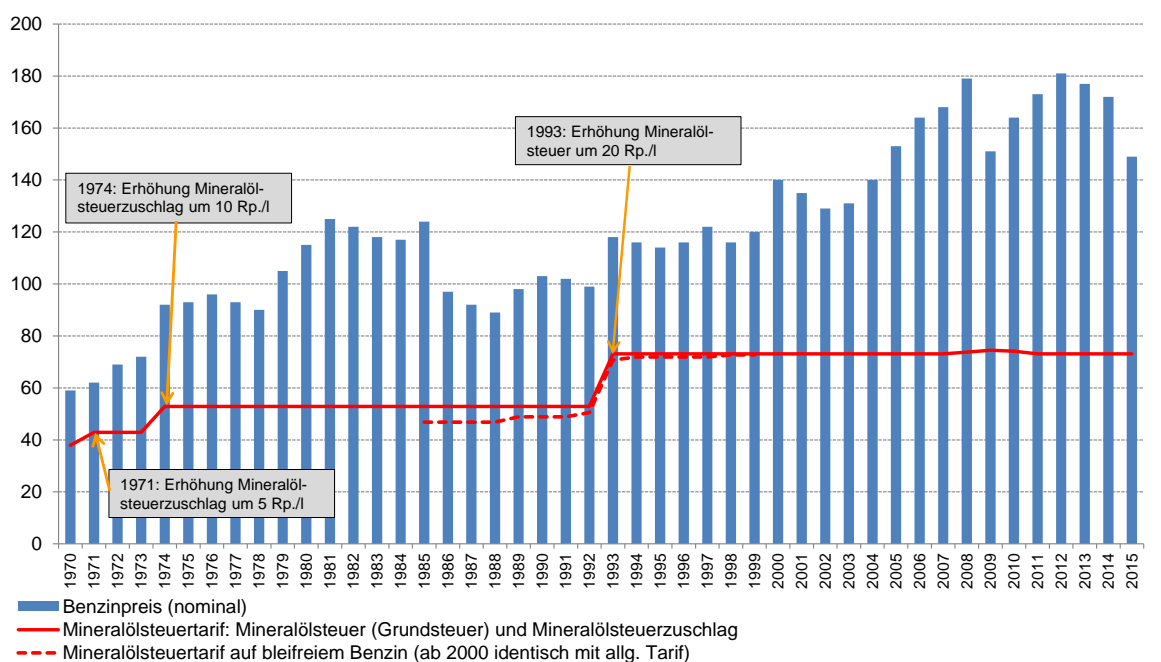


Gründe für die Finanzierungslücke

Ausgaben: Durch den wachsenden Verkehr werden die Nationalstrassen immer stärker beansprucht. Das belastet die Infrastruktur und erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt. Um den Verkehr zu bewältigen, braucht es auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen zudem weitere Investitionen. Die Ausgaben für Unterhalt und Anpassungen steigen auch, weil viele Tunnel und Brücken wegen ihres Alters renoviert werden müssen und die Anforderungen der Gesellschaft gestiegen sind (Lärm- und Brandschutz, Naturgefahren, Wildtierbrücken).

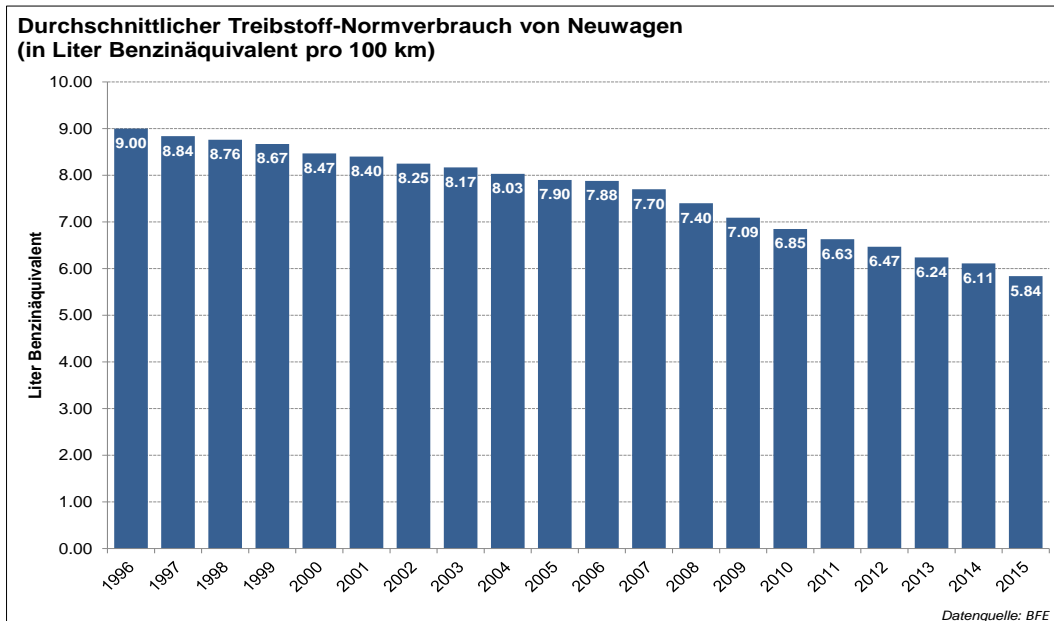
Einnahmen: Die Erträge aus den Mineralölsteuern sinken, weil moderne Autos immer weniger Treibstoff verbrauchen und heute auch Autos mit Antriebstechniken unterwegs sind, die ohne Benzin und Diesel auskommen (z.B. Elektro-Automobile). Dazu kommt: Die Treibstoffsteuern wurden seit Jahrzehnten nicht mehr der Teuerung angepasst. Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert, die Mineralölsteuer seit 1993. Weil bei den Ausgaben die Teuerung jedoch voll durchschlägt, ist die Finanzierung aus dem Gleichgewicht geraten.

Entwicklung Benzinpreis (nominal) und Mineralölsteuertarife auf Benzin (Rappen pro Liter)

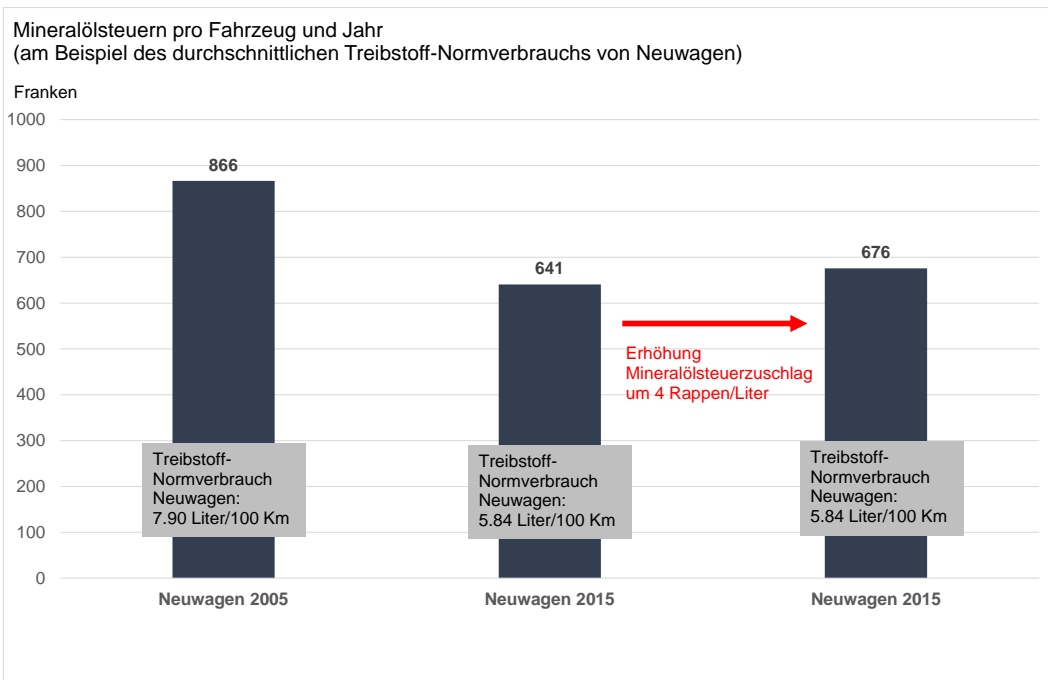


Moderne Fahrzeuge brauchen weniger Treibstoff

Die Technik hat in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht: Während ein neu in Verkehr gesetzter Personenwagen 1996 durchschnittlich 9 Liter Treibstoff (Benzinäquivalent) pro 100 Kilometer verbrauchte, waren es 2015 nur noch 5,84 Liter. Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch sank innerst der letzten 19 Jahre um 3,16 Liter oder um rund 35 Prozent.



Der Rückgang des Treibstoffverbrauchs schmälert die Erträge aus den Mineralölsteuern – und damit auch die steuerliche Belastung: Bei einem Wechsel zu einem verbrauchsärmeren Fahrzeug nahm diese innerhalb von zehn Jahren im Schnitt um rund 220 Franken im Jahr ab (Treibstoff-Normverbrauch, bei gleich bleibender Fahrleistung). Im Rahmen der NAF-Vorlage ist vorgesehen, den Mineralölsteuerzuschlag um 4 Rappen pro Liter zu erhöhen, wenn der Bestand des Fonds unter 500 Millionen Franken sinkt. Aufgrund des sinkenden Treibstoff-Verbrauchs moderner Fahrzeuge bleibt die steuerliche Belastung dadurch faktisch indes nach wie vor deutlich tiefer als vor zehn Jahren.²



² 2005 lag der durchschnittliche Treibstoff-Normverbrauch neu in Verkehr gesetzter Personenwagen bei 7,9 Liter pro 100 Kilometer. Bei einer Fahrleistung von 15'000 Kilometern pro Jahr, resultierte eine steuerliche Belastung von 866 Franken. 2015 lag der durchschnittliche Treibstoff-Normverbrauch noch bei 5,84 Liter, was einer steuerlichen Belastung von rund 641 Franken entspricht.

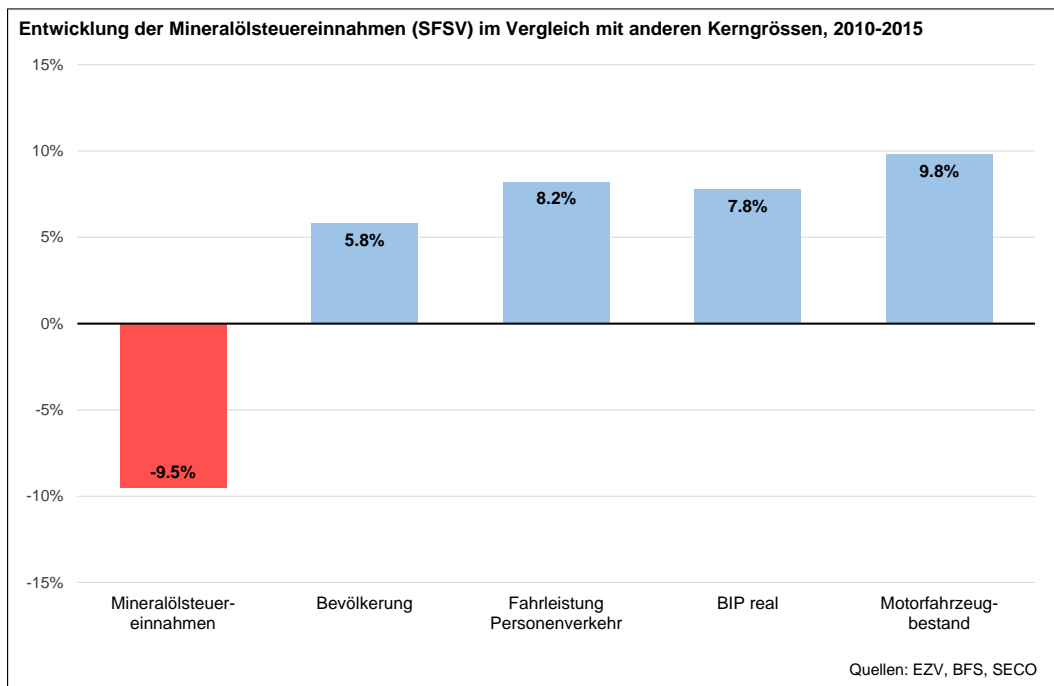
Auswirkungen auf Haushalte

Die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags erfolgt, sobald die Reserven im NAF unter die Grenze von 500 Millionen Franken fallen. Der Bundesrat geht davon aus, dass die Erhöhung frühestens 2019 fällig wird. Bei gleichbleibender Fahrleistung erhöht sich die steuerliche Belastung damit für einen neuen Personenwagen um 35 Franken pro Jahr – oder knapp 3 Franken monatlich. Berücksichtigt man, dass mit der Erhöhung auch der Verkaufspreis und damit der zu entrichtende Mehrwertsteuerbetrag steigt, so erhöht sich die steuerliche Belastung für den durchschnittlichen Haushalt pro Monat um 4,8 Franken bzw. pro Jahr um 58 Franken.

Die Energiestrategie 2050 des Bundesrates sieht vor, dass ab 2020 die CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen im Durchschnitt 95 g/km betragen dürfen. Dies entspricht einem Verbrauch von zirka 4,1 Liter pro 100 km. Damit wird die durchschnittliche steuerliche Belastung nochmals spürbar sinken.

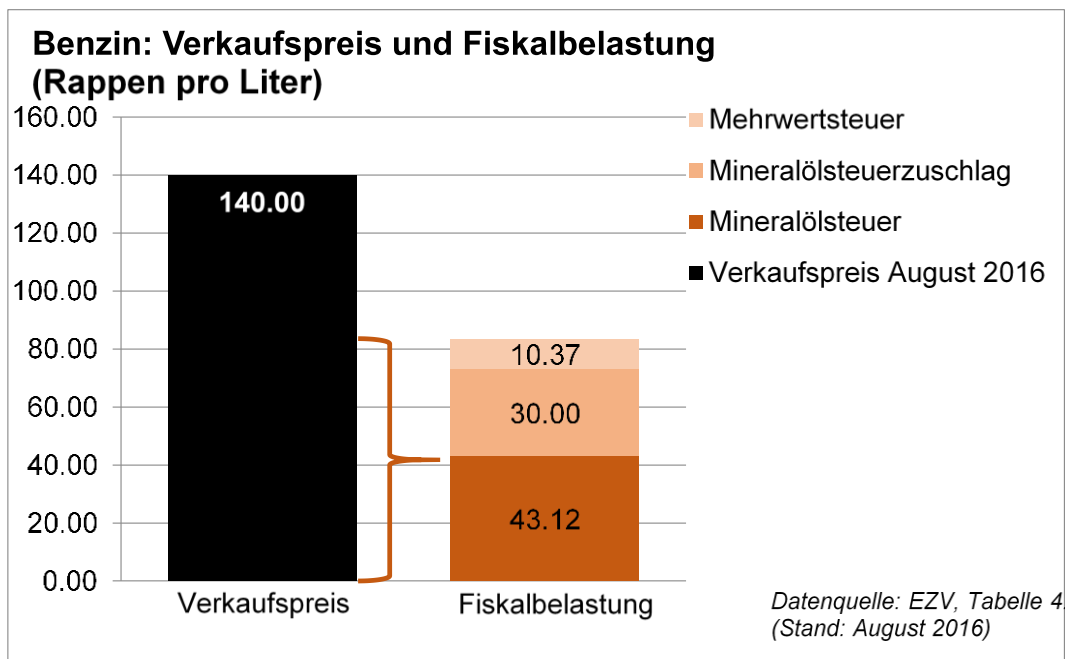
Steuereinnahmen sanken trotz Verkehrszunahme

Die zweckgebundenen Mineralölsteuereinnahmen gingen in den letzten Jahren trotz wachsender Bevölkerung und wachsendem Verkehr zurück: Seit 2010 sanken die Einnahmen um 9,5 Prozent, während in der gleichen Zeit die Bevölkerung um 5,8 Prozent, die Fahrleistungen im Personenverkehr (Fahrzeugkilometer) um 8,2 Prozent und der Motorfahrzeugbestand um fast 10 Prozent zugenommen haben.³



³ Der Einbruch bei den Mineralölsteuereinnahmen 2015 ist vor allem auf den «Tanktourismus» zurückzuführen. Im Januar 2015 hob die Schweizerische Nationalbank den Mindestkurs des Schweizer Frankens zum Euro auf. Dies führte zu einer Aufwertung des Schweizer Frankens - mit der Folge, dass für ausländische Automobilisten das Tanken in der Schweiz weniger oder gar nicht mehr attraktiv wurde. Der Treibstoffabsatz sank und damit auch die Mineralölsteuereinnahmen.

Benzin- und Dieselpreis an der Zapfsäule



Der Preis an den Tankstellen hängt nicht nur von der fiskalische Belastung ab (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Mehrwertsteuer). Grossen Einfluss darauf haben auch die Rohölpreise auf den Weltmärkten, die Raffinerie- und Transportkosten, die Vertriebskosten sowie die Margen der Erdöl- und Mineralölsteuergesellschaften sowie des Handels. Der Wechselkurs spielt ebenfalls eine Rolle.