

Regierungsrat

*Rathaus/Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch*

Oberzolldirektion
Monbijoustrasse 40
3003 Bern

18. Januar 2005

Änderung des Mineralölsteuergesetzes; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, dass Sie uns Gelegenheit gegeben haben, zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes (fiskalische Förderung von Erd- und Flüssiggas sowie Biogas und anderen Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen) Stellung zu nehmen. Wir nehmen diese Gelegenheit gerne wahr und äussern uns wie folgt:

1. Grundsätzliches

1.1. Vorschlag im Überblick

Die vorgeschlagene Änderung des Mineralölsteuergesetzes wurde durch die überwiesene Motion vom 20. August 2002 der UREK ausgelöst.

Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen weisen im Vergleich zu fossilen Treibstoffen eine bessere CO₂-Bilanz auf. Die Herstellung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen ist jedoch teurer als diejenige der fossilen Treibstoffe. Mit der Änderung des Mineralölsteuergesetzes sollen Erd-, Flüssig- und Biogas sowie weitere Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen fiskalisch gefördert werden, um die CO₂-Emissionen einerseits und die Luftschadstoffbelastung andererseits zu senken.

Der Steuersatz auf Erd- und Flüssiggas soll um 40 Rappen je Liter Benzinäquivalent gesenkt und Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen sollen von der Steuer befreit werden. Die Neuregelung soll durch eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes eingeführt werden. Die Inkraftsetzung der Änderung ist per 1. Januar 2007 geplant.

In der Anfangsphase sollen nur diejenigen Treibstoffe von der Steuer befreit werden, welche klimapolitisch relevant und am Markt in genügenden Mengen verfügbar sind. Dies sind gemäss dem vorliegenden Bericht nach heutigem Stand folgende Produkte:

- Methanreines Gas aus Vergärung oder Vergasung
- Ethanol aus erneuerbaren Rohstoffen (Bioethanol)

- Methylester von pflanzlichen oder tierischen Ölen (Biodiesel, Rapsöl- (RME), Altöl- (AME), Sojaölmethylester (SME))
- Pflanzliche und tierische Öle bzw. pflanzliche und tierische Altöle.

Die vorgeschlagene Steuersenkung soll gemäss Vorlage durch eine Höherbesteuerung des Benzins kompensiert werden, sodass der Gesamtertrag aus der Besteuerung (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag) konstant bleibt. Gemäss Berechnungen ist darum beim Benzin mit einem Preisanstieg von 2 Rappen pro Liter im Einführungsjahr 2007 und eine Erhöhung auf 6 Rappen pro Liter bis im Jahr 2010 zu rechnen.

Bei folgenden Branchen ist eine Steuerrückerstattung vorgesehen: Konzessionierte Transportunternehmungen, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Berufsfischerei.

1.2. Beurteilung im Überblick

Der Regierungsrat hat bereits im Rahmen des Luftmassnahmenplanes 2000 einer in ähnliche Richtung weisenden Massnahme zugestimmt. Die Massnahme SO-3 sieht nämlich vor, mittels Submissionskriterien die Fahrzeugflotten der Transportunternehmungen und der kantonalen Stellen durch die Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge umweltverträglicher zu gestalten. Die mit der vorliegenden Gesetzesänderung angestrebten fiskalischen Anreize bilden eine sinnvolle Ergänzung der LMP-Massnahme SO-3 zur Erreichung der gemeinsamen Zielsetzung.

Grundsätzlich erachten wir die vorgeschlagene Massnahme als zweckmässig, die CO₂-Reduktionsziele zu unterstützen. Es erstaunt jedoch, dass dieser Motionsauftrag nun mit der Steuerbefreiung auf andere Flüssigtreibstoffe wie Methylesteröle, Biodiesel und Bioethanol ausgeweitet werden soll. Die Motion verlangt ja nicht allein die Reduktion der CO₂-Emissionen, sondern erwähnt gleichbedeutend auch die Verringerung der übrigen Luftschadstoffe. Diesbezüglich leisten die erwähnten erneuerbaren Diesel- und Benzinersatzstoffe keinen Beitrag, zumal diese nur als Beigemisch zu den fossilen Treibstoffen Verwendung finden.

Die Förderung der erneuerbaren Diesel- und Benzinersatzstoffe wird einerseits durch agrarpolitische Massnahmen und andererseits durch die Befreiung der CO₂-Abgabe nach CO₂-Gesetz unterstützt. Unseres Erachtens geniesst diese Produktion damit genügend Erleichterungen, zumal diese Treibstoffe keine Anreize zur Beschaffung CO₂-mindernder und abgasarmer Fahrzeuge mit sich bringen.

Die Begünstigung der Erd-, Flüssig- und Biogase von der Mineralölsteuer führt demgegenüber zu einem Anreiz, gasbetriebene Fahrzeuge zu beschaffen und damit mittel- bis langfristig auf diese CO₂- und schadstoffarmen Antriebsmotoren umzusteigen. Die Begünstigung der Erd-, Flüssig- und Biogase von der Mineralölsteuer hat damit eine „nachhaltigere“ Wirkung und ist entsprechend auch förderungswürdig.

Die Steuerbegünstigung der Erd-, Flüssig- und Biogase soll durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Benzin kompensiert werden. Diese Kompensation ist für uns unabdingbar. Der Bundeshaushalt darf durch diese klimapolitisch sinnvollen Massnahmen keine Nachteile erleiden.

Da Dieselöl von der vorgesehenen Höherbesteuerung nicht betroffen ist, führt dies zu einer faktischen Förderung von Dieselöl gegenüber Benzin. Prognosen gehen beim Treibstoffverbrauch (versteuerte Menge) von einer Dieselöl-Zunahme von heute 1.8 Mia. Liter auf 2.7 Mia. Liter aus, während beim Benzin bis 2010 mit einem Rückgang von 5 Mia. auf 4 Mia. Liter ausgegangen wird. Wir können dieser Einschränkung auf das Benzin und damit der Ausklammerung der Dieseltreibstoffe nicht zustimmen. Gerade bezüglich der Luftschadstoffbelastung sind die Dieselmotoren nicht geeignet, die in der Motion genannten Ziele zu unterstützen. Solange die Belastung der Luft mit

krebsfördernden Russpartikeln (PM10) aus Dieselmotoren nicht durch eine Partikelfilterpflicht gesenkt werden kann, ist eine preisliche Besserstellung von Dieselöl gegenüber Benzin nicht sinnvoll. Ein Partikelfilterobligatorium für Dieselfahrzeuge ist zur Zeit nicht in Sicht.

2. Diskussion einzelner Bestimmungen

Zu Artikel 12b

Die Tatsache, dass es sich um erneuerbare Energieträger handelt, wird mit der entsprechenden Behandlung im CO₂-Gesetz gebührend berücksichtigt und benötigt nicht noch eine weitere fiskalische Sonderregelung.

Antrag: Ganzer Artikel 12b streichen

Zu Kompensationsmechanismus (Tarif-Nr. 2710.1111)

Die Dieseltreibstoffe aus der Kompensation zu entlasten ist nicht zielführend. Die Schadstoffe aus Dieselmotoren sind schwerwiegender und schädlicher als die Emissionen aus benzinbetriebenen Motoren.

Antrag: Die Kompensation ist im Verhältnis des Gesamtverbrauchs auf die beiden Treibstoffarten (Benzin und Dieseltreibstoffe) aufzuteilen.

Wir hoffen gerne, dass Sie unsere Vorschläge bei der definitiven Fassung des Gesetzesentwurfes berücksichtigen werden.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Walter Straumann
Landammann

sig.
Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber