

Auflage	11'568 Ex.	Automobil Revue
Reichweite	60'000 Leser	3001 Bern
Erscheint	woe	www.automobilrevue.ch
Fläche	88'300 mm ²	Ramon Egger
Wert	8'400 CHF	



Wohin fließen die Milliarden?

TEUER Rund fünf Milliarden Franken an Steuern und Abgaben bezahlen Schweizer Autofahrer jedes Jahr. Was passiert eigentlich mit dem ganzen Geld?

Ramon Egger

Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes und die laufende Unterschriftensammlung für das Referendum dagegen ist aktuell das grosse Thema. Auch ohne den in Zukunft drohenden CO₂-Aufschlag auf den Benzinpreis bezahlen die Autofahrer bereits einen ordentlichen Batzen an Steuern, Zuschlägen und Abgaben. Aber wie setzt sich der Benzinpreis eigentlich zusammen, und wohin fliesst das Geld? Mit der Zustimmung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) im Jahr 2017 hat sich einiges verändert, es wurde ein Gefäss geschaffen, mit dem das, was die Autofahrer bezahlen, in Form von Strassenfinanzierungen wieder den Autofahrern zugutekommen soll. So die Theorie. Ganz so einfach sind die Geldflüsse aber nicht.

Grösstenteils in den NAF

Der Benzin- und Dieselpreis setzt sich auf der einen Seite zusammen aus den Beträgen, die bei den Produzenten, Zwischenhändlern und Tankstellenbetreibern hängen bleiben, und den Abgaben und Steuern, die der Staat festlegt, auf der anderen Seite. Letztere sind nicht unbeträchtlich: Selbst wenn nirgendwo in der Handelskette ein Gewinn anfele und alle Kosten vernachlässigt würden, würde ein Liter Benzin oder Diesel immer noch mehr als 70 Rappen kosten. Beim aktuellen Benzinpreis von 1.35 bis 1.45 Franken ist das also ungefähr die Hälfte.

Die Abgaben setzen sich zusammen aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag und der Mehrwertsteuer – auf den gesamten Liter-

preis an der Zapfsäule, also auch auf die Steuer. Komplett in den NAF fliesst dabei einzig der Mineralölsteuerzuschlag. Die Mehrwertsteuer fliesst, wie üblich bei der Mehrwertsteuer, komplett in die Bundeskasse. Die Mineralölsteuer fliesst bloss zu zehn Prozent in den NAF, weitere 50 Prozent fließen in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Die restlichen 40 Prozent gehen an die Bundeskasse. Insgesamt haben die Schweizerinnen und Schweizer im Jahr 2019 rund 2.72 Milliarden Franken für die Mineralölsteuer und 1.79 Milliarden Franken für den Mineralölsteuerzuschlag abgedrückt – 1520 Franken pro Haushalt mit Auto. Knapp 370 Franken davon fließen nicht in das Strassennetz, sondern direkt in die Bundeskasse.

Die Einnahmen aus dem Verkauf der Autobahnvignette in der Höhe von 340 Millionen Franken fließen uneingeschränkt in den NAF, ebenso die Motorfahrzeugsteuer. Diese ist zwar in jedem Kanton unterschiedlich hoch, am Ende fliesst aber alles in denselben Topf.

Mogelpackung NAF?

Mit der Schaffung des NAF sollte ein Nachfolger für die Sonderfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) geschaffen werden. Diese besteht aber weiterhin und hat nur noch bedingt mit der Finanzierung der Strassen zu tun. Die Hälfte der Mineralölsteuer fliesst in die SFSV, jährlich sind das rund 1.35 Milliarden Franken. Rund die Hälfte davon dient als Durchlauferhitzer für Ausgleichszahlungen an die Kantone, ein Drittel wird weitergeleitet an den Bahninfrastrukturfonds, zehn Prozent gehen in Umwelt- und Landschaftsschutz, ein kleiner Teil dient schliesslich der Deckung von Verwaltungskosten des Bundesamts für Strassen (Astra).

Auflage	11'568 Ex.	Automobil Revue
Reichweite	60'000 Leser	3001 Bern
Erscheint	woe	www.automobilrevue.ch
Fläche	88'300 mm ²	Ramon Egger
Wert	8'400 CHF	

Von den 4.5 Milliarden Franken, die Schweizer Autofahrerinnen und Autofahrer bezahlen, fließen also rund 1.2 Milliarden in die Bundeskasse und 3.3 Milliarden in den NAF. Sie kommen somit den Autofahrern zugute, richtig? Nicht ganz, denn der NAF dient nicht nur der Finanzierung der Strassen, sondern auch des Agglomerationsverkehrs. Damit sind zwar auch Strassen gemeint, primär geht es aber um den öffentlichen Verkehr, Tram und Bus, sowie Fussgänger und Velofahrer.

Neues mit dem CO₂-Gesetz

Mit den Änderungen am CO₂-Gesetz kommt bei den Treibstoffabgaben noch einmal ein Aufschlag von voraussichtlich zehn bis zwölf Rappen dazu, der nicht direkt in den Strassenverkehr fließen, sondern in einen Klimafonds. Bei einem Treibstoffverbrauch von jährlich 4.7 Milliarden Litern – so viele waren es im Jahr 2019 – bedeutet das eine Summe von 470 bis 565 Millionen Franken. Für jeden autofahrenden Haushalt im Schnitt also bis zu 190 Franken jährlich.

Daraus werden unter anderem Gebäudesanierungen finanziert, ausserdem Umweltprojekte, um Schäden durch den Klimawandel zu verhindern, sowie «Pilot-, Demonstrations- und Leuchtturmprojekte». Bis zu 30 Millionen sollen auch in den Ausbau des Nachtzugangebots fließen.

Die Anpassung des CO₂-Gesetzes bringt aber auch eine Veränderung: Die seit 2018 aus den Strafzahlungen der Autoimporteure generierten Erträge – im Jahr 2019 mussten die Importeure für das Verfehlen der 130-Gramm-Grenze 78 Millionen Franken berappen – flossen bisher vollumfänglich in den NAF und kamen so indirekt dem Aus-

bau der Strasseninfrastruktur zugute. Neu sollen diese Zahlungen je zur Hälfte in den NAF und in den Klimafonds fließen. Somit verliert der NAF im ersten Moment einen Teil seiner Finanzierungsgrundlage. Wie Bundesrätin Simonetta Sommaruga betonte, sei die Finanzierung aber trotzdem gesichert. Nicht zuletzt deshalb, weil davon ausgegangen wird, dass der Betrag ab dem Jahr 2020 ein weiteres Mal zunimmt. In Zukunft gelten die Abgaben nicht mehr nur auf Personenwagen, sondern auch auf Lieferwagen und leichte Sattel-schlepper.

Biofuels bald nicht mehr steuerbefreit?

Seit der Einführung der CO₂-Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure im Jahr 2013 lohnt es sich auch, den herkömmlichen, fossilen Treibstoffen Biotreibstoffe beizumischen. Mit einem Absatz von 231 Millionen Litern im Jahr 2018 entspricht der Anteil der aus Abfällen und Reststoffen gewonnenen Biofuels rund 3.5 Prozent der gesamten Treibstoffmenge.

Diese sind (umwelt-)technisch unbedenklich und haben vor allem einen grossen Vorteil für die Produzenten: «Biofuels sind steuerbefreit, was es nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht attraktiv macht, einen Teil des herkömmlichen Treibstoffs damit zu ersetzen. Dadurch konnten wir im vergangenen Jahr rund 600 000 Tonnen CO₂ einsparen», erklärt **Daniel Schindler**, Pressesprecher von **Avenergy** Suisse. «Mit der Änderung des CO₂-Gesetzes geht diese bevorzugte Stellung verloren, was möglicherweise dazu führen könnte, dass die Treibstoffanbieter diesen zusätzlichen Aufwand nicht mehr auf sich nehmen können.» ●

03. Dezember 2020

Seite 2

Auflage 11'568 Ex.
Reichweite 60'000 Leser
Erscheint woe
Fläche 88'300 mm²
Wert 8'400 CHF

Automobil Revue
3001 Bern
www.automobilrevue.ch
Ramon Egger

Finanzierung des Strassenverkehrs

