

15.028

Botschaft zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes

**(Teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge
von der Mineralölsteuer)**

vom 6. März 2015

Sehr geehrter Herr Nationalratspräsident
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf einer Änderung des Mineralölsteuergesetzes mit dem Antrag auf Zustimmung.

Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, den folgenden parlamentarischen Vorstoss abzuschreiben:

2012 M 12.4203 Teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge
von der Mineralölsteuer
(S 11.3.2013, Baumann; N 25.9.2013)

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Nationalratspräsident, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

6. März 2015

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Simonetta Sommaruga
Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

Übersicht

Mit der Annahme der Motion 12.4203 von Ständerat Isidor Baumann durch das Parlament am 25. September 2013 wurde der Bundesrat beauftragt, eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes vorzulegen, die vorsieht, dass Treibstoffe für Pistenfahrzeuge teilweise von der Mineralölsteuer befreit sind.

Zudem soll im selben Gesetz eine Kompetenzdelegation im Bereich der Steuerbefreiungen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen aufgenommen werden.

Treibstoffe, die für Pistenfahrzeuge verwendet werden, sollen von der Steuerpflicht befreit werden, soweit sie für Aufwendungen für den Strassenverkehr bestimmt sind. Die Steuerrückerstattung erfolgt für den Bund haushaltsneutral, mit Ausnahme des allfälligen personellen Mehrbedarfs zur Abwicklung der Rückerstattungsverfahren. Zwecks Minimierung der krebserregenden Dieselmotoremissionen soll für Diesel-Fahrzeuge ein Anreizsystem eingeführt werden, wobei für ältere Fahrzeuge eine Übergangslösung geplant ist.

Mit der Änderung vom 23. Oktober 2013 der Mineralölsteuerverordnung hat der Bundesrat beschlossen, die Steuerbefreiungen für Lieferungen von Treib- und Brennstoffen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen aus Gründen der Klarheit und Lesbarkeit in eine neue Form zu überführen. Bei der Anpassung der Mineralölsteuerverordnung wurde festgestellt, dass im Mineralölsteuergesetz eine Bestimmung fehlt, mit der die Steuerbehörde die Kompetenz erhält, das Verfahren zu regeln. Die entsprechende Grundlage soll im Rahmen dieser Vorlage geschaffen werden.

Botschaft

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

1.1.1 Teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer

Die von Ständerat Isidor Baumann am 13. Dezember 2012 eingereichte Motion 12.4203 « Teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer» beauftragt den Bundesrat, eine Änderung der Gesetzgebung über die Mineralölsteuern in die Wege zu leiten, die vorsieht, dass Pistenfahrzeuge teilweise von der Mineralölsteuer befreit sind. Damit diese Änderung für die allgemeine Bundeskasse budgetneutral ist, wird verlangt, dass die Steuerbefreiung nur in dem Ausmass umzusetzen ist, in dem die Steuern für Aufwendungen des Strassenverkehrs bestimmt sind.

Ständerat Baumann begründet seinen Vorstoss insbesondere damit, dass der Bergtourismus vor sehr grossen Herausforderungen stehe. Die zunehmenden Auflagen für Sicherheit in allen Bereichen verursachten laufend zusätzliche Kosten, die keinen Mehrwert generierten und nicht auf die Preise abgewälzt werden könnten. Jede Verbesserung der Rahmenbedingungen leiste einen Beitrag zur Stärkung des Wintertourismus in der Schweiz.

Der Bundesrat beantragt in seiner Stellungnahme vom 13. Februar 2013, die Motion aus ordnungs- und finanzpolitischen Gründen abzulehnen. Er hält fest, dass sie im Widerspruch zum internationalen Engagement der Schweiz steht, Subventionen fossiler Energieträger abzubauen.

Am 11. März 2013 hat der Ständerat die Motion angenommen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates lehnte sie am 19. August 2013 ab. Der Nationalrat stimmte ihr dann aber am 25. September 2013 zu. Damit ist der Bundesrat beauftragt, eine Änderung des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996¹ (MinöStG) vorzulegen.

Die vorliegende Gesetzesvorlage wurde unter Einbezug der Branchenverbände Seilbahnen Schweiz und Loipen Schweiz, – letzterer vertrat auch «Romandie ski de fond» – ausgearbeitet.

1.1.2 Kompetenzdelegation für Steuerbefreiungen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen

Mit der Änderung vom 23. Oktober 2013² der Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996³ (MinöStV) hat der Bundesrat beschlossen, die Steuerbefreiungen für Lieferungen von Treib- und Brennstoffen im Rahmen der diplomatischen

¹ SR 641.61

² AS 2013 4479

³ SR 641.611

und konsularischen Beziehungen aus Gründen der Klarheit und Lesbarkeit in eine neue Form zu überführen. Dabei wurde festgehalten, dass im MinöStG eine Bestimmung aufgenommen werden soll, mit der der Steuerbehörde die Kompetenz übertragen wird, das Verfahren für diese Steuerbefreiung zu regeln.

1.2 Grundzüge der Mineralölsteuer

Die Mineralölsteuer ist eine besondere Verbrauchssteuer, die das Ziel hat, dem Staat Einnahmen zur Finanzierung der ihm gesetzlich übertragenen Aufgaben zu verschaffen.

Sie umfasst:

- eine Mineralölsteuer auf Erdöl, anderen Mineralölen, Erdgas und den bei ihrer Verarbeitung gewonnenen Produkten sowie auf Treibstoffen («Grundsteuer») (vgl. Art. 1 Abs. 1 MinöStG);
- einen Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen (vgl. Art. 1 Abs. 2 MinöStG).

1.2.1 Steuerliche Belastung

Als Treibstoff verwendetes Benzin beziehungsweise Dieselöl wird wie folgt steuerlich belastet:

Steuer (in Franken je 1000 Liter bei 15 °C)	Benzin	Dieselöl
Mineralölsteuer (Art. 12 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang 1 MinöStG [Mineralölsteuertarif])	431.20	458.70
Mineralölsteuerzuschlag (Art. 12 Abs. 2 MinöStG)	300.00	300.00
Gesamtbelastung	731.20	758.70

1.2.2 Einnahmen und Mittelverwendung

Die Einnahmen aus der Steuer belaufen sich auf rund 5 Milliarden Franken, was ungefähr 7,5–8 Prozent der Bundeseinnahmen ausmacht. Davon entfallen 3 Milliarden Franken auf die Mineralölsteuer und 2 Milliarden Franken auf den Mineralölsteuerzuschlag.

Die Hälfte der Mineralölsteuer und der ganze Mineralölsteuerzuschlag sind nach dem Bundesgesetz vom 22. März 1985⁴ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) zweckgebunden für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassen- bzw. Luftverkehr zu verwenden. Die andere Hälfte der Mineralölsteuer fliesst in die allgemeine Bundeskasse.

⁴ SR 725.116.2

1.2.3 Steuerbegünstigungen

Steuerrückerstattungen sind insbesondere vorgesehen für Treibstoffe, die in der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und der Berufsfischerei, durch konzessionierte Transportunternehmungen, im Naturwerkstein-Abbau beziehungsweise in der Industrie und im Gewerbe verwendet werden (vgl. Art. 17 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 49 MinöStV sowie Art. 18 MinöStG).

Der Anspruch auf Steuerrückerstattung verwirkt, wenn der Verbrauch mehr als zwei Jahre zurückliegt (vgl. Art. 48 Abs. 2 MinöStV).

Rückerstattungsbeträge Jahr 2014

Bereich	Rückerstattungsbeträge (in 1000 Franken)
Landwirtschaft	ca. 66 000*
Forstwirtschaft	ca. 3000*
Konzessionierte Transportunternehmungen	65 253
Naturwerkstein-Abbau	1330
Industrie und Gewerbe	3625

* Die genauen Rückerstattungsbeträge 2014 sind erst Mitte 2015 bekannt.

Seit 1. Juli 2008 werden zudem Steuerbefreiungen für Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen gewährt, sofern die vom Bundesrat festgelegten ökologischen und sozialen Mindestanforderungen erfüllt sind (vgl. Art. 12b MinöStG). Auf Treibstoffe mit Steuerbefreiung besteht kein Anspruch auf Steuerrückerstattung

1.3 Die beantragte Neuregelung

1.3.1 Teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer

Für die Umsetzung der Motion muss Artikel 18 MinöStG angepasst werden. Da die Motion eine Umsetzung verlangt, die für die allgemeine Bundeskasse «budgetneutral» ist, soll neben dem Mineralölsteuerezuschlag nur der Teil der Mineralölsteuer rückerstattet werden, der nach Artikel 86 der Bundesverfassung⁵ (BV) für Aufwendungen für den Strassenverkehr bestimmt ist, nicht jedoch der Anteil, der in die allgemeine Bundeskasse fliesst.

Begünstigte Fahrzeuge

In den Genuss der Steuerrückerstattung sollen auf Schnee verkehrende und mit Schneeraupen ausgerüstete Fahrzeuge gelangen. Gemeint sind hauptsächlich die klassischen Pistenfahrzeuge, wie Pistenraupen, Ratraç, Pisten-Bully, Leitner und Schneekatzen. Motorschlitten und mit Raupen ausgerüstete Quads (*All Terrain Vehicle*, ATV) sollen auch von der Steuerbegünstigung profitieren können, sofern

sie für die gleichen Zwecke verwendet werden. Sämtliche Pneufahrzeuge, wie zum Beispiel Traktoren, sollen hingegen keine Steuerrückerstattung erhalten.

Eine Auswertung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) hat ergeben, dass Anfang 2015 für folgende Fahrzeugarten folgende Anzahl Fahrzeuge immatrikuliert waren:

Fahrzeugart	Anzahl	Davon Fahrzeuge mit Partikelfilter	Anzahl Fahrzeuge/Antriebsart
Pistenfahrzeuge	1385	34	1342 Dieselmotor 43 Benzinmotor
Motorschlitten/Quads	1894 ⁶	14	14 Dieselmotor 1874 Benzinmotor 6 Elektromotor

Begünstigte Verwendungszwecke

Nicht alle Einsätze der genannten Fahrzeuge sollen von der Steuerrückerstattung profitieren können. In Zusammenarbeit mit den beiden für die Erarbeitung dieser Vorlage beigezogenen Branchenverbänden wurden folgende steuerbegünstigten Verwendungen festgelegt:

- Präparierung von Skipisten, Langlaufloipen, Schlittelbahnen und Winterwanderwegen;
- Präparierung von Snowboardpisten und -parks;
- Transport von Material zum Unterhalt und zur Sicherung der Pisten, Parks, Loipen, Schlittelbahnen und Winterwanderwege;
- Rettung verunfallter Wintersportlerinnen und -sportler;
- kombinierte Fahrten mit dem Hauptzweck der Präparierung der Pisten;
- Fahrten als Liftersatz in Notfällen und zur Ausbildung (Fahrschule).

Nicht begünstigte Verwendungszwecke

Als nicht befreite Verwendungen und damit nicht rückerstattungsberechtigt sollen insbesondere folgende Einsätze von Pistenfahrzeugen gelten:

- Verwendung als Baumaschinen auf Baustellen (Sommer und Winter);
- land- und forstwirtschaftliche Arbeiten;
- Gepäck- und Warentransport für Bahnen, Hotels, Restaurants und Berg- hütten, einschliesslich solcher im Besitz von Seilbahnunternehmen oder Betreibern von Loipen, Private usw.;
- Personentransporte mit Ausnahme von solchen zur Rettung Verunfallter und für den Liftersatz.

⁶ Motorschlitten: 1794 Fahrzeuge; Quads mit Raupen: geschätzt 100 Fahrzeuge (keine Angaben erhältlich)

Differenzierung der Steuerrückerstattung nach der technischen Ausrüstung

Der Bundesrat soll die Möglichkeit haben, die Steuerrückerstattung für den Verbrauch von Dieselöl differenziert nach der technischen Ausrüstung der Pistenfahrzeuge zu regeln. Diese differenzierte Rückerstattung ist wegen der damit verbundenen Reduktion der Russemissionen sinnvoll und hat sich bei den vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen bewährt. Sie betrifft den Teil der Mineralölsteuer, der nach Artikel 86 BV für Aufwendungen für den Strassenverkehr bestimmt ist, nicht jedoch den unabhängig davon rückzuerstattenden Mineralölsteuerzuschlag.

In dieser Hinsicht ist zu erwähnen, dass der Bundesrat 2006 einen Aktionsplan gegen Feinstaub verabschiedet hat. Ziel der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ausgearbeiteten Massnahmen ist es, zu einer beträchtlichen Verringerung der Russemissionen beizutragen.

Das UVEK hat deswegen mit Seilbahnen Schweiz Ende 2009 eine freiwillige Vereinbarung zur Ausrüstung von neuen (klassischen) mit Dieselöl betriebenen Pistenfahrzeugen mit Partikelfiltern getroffen. Zur Verbesserung der Luftqualität sollen gemäss dieser Vereinbarung ab 2010 nur noch Pistenfahrzeuge mit Russfiltern oder gleichwertigen Technologien in Verkehr gelangen. Im Weiteren ist geplant, ab 2015 in den Kantonen Zug, Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden und Nidwalden eine Filterpflicht für alle (auch für alte) Pistenfahrzeuge einzuführen.

Für Fahrzeuge mit Dieselmotor soll deswegen der Anteil an der Mineralölsteuer nur für mit Partikelfilter ausgerüstete Fahrzeuge rückerstattet werden; der Mineralölsteuerzuschlag ist von dieser Regelung nicht betroffen und wird vollständig rückerstattet. Für eine Rückerstattung müssen die Partikelfilter oder Motoren die Anforderungen der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985⁷ (LRV) erfüllen⁸. Bei mit Dieselöl betriebenen Fahrzeugen, welche diese Anforderungen nicht erfüllen, soll hingegen nur den Mineralölsteuerzuschlag rückerstattet werden. Diese Lösung bietet sich an, insbesondere weil eine seit 2008 geltende differenzierte Steuerrückerstattung bei den konzessionierten Transportunternehmungen sehr wirksam ist und zu einer raschen Technologieeinführung und in der Folge zu einer Dieselrysminderung geführt hat.

Von dieser Regelung nicht betroffen sind Fahrzeuge mit Benzinmotor. Sie erhalten die volle Steuerrückerstattung ausbezahlt.

Es ergeben sich folgende Rückerstattungsansätze:

Steuer (in Franken je 1000 Liter bei 15 °C)	Benzin	Dieselöl	
		LRV-konforme Fahrzeuge	nicht LRV-konforme Fahrzeuge
Mineralölsteuerzuschlag	300.00	300.00	300.00
Mineralölsteuer	215.60	229.35	0.00
Rückerstattung total	515.60	529.35	300.00

⁷ SR 814.318.142.1

⁸ Informationen dazu sind auf der Webseite des Bundesamts für Umwelt verfügbar unter www.bafu.admin.ch/filterliste

Zur Verlängerung der Planungsfrist und zur Dämpfung der Kosten soll das Anreizsystem wie folgt ausgestaltet werden:

- Pistenfahrzeuge mit Inverkehrsetzung bis Ende 2009: kein Anreizsystem, das heisst volle Steuerrückerstattung (halbe Mineralölsteuer und ganzer Mineralölsteuerzuschlag);
- Pistenfahrzeuge mit Inverkehrsetzung ab 2010 bis Ende 2015: drei Jahre Übergangslösung ohne Anreizsystem, danach differenzierte Steuerrückerstattung je nach Ausrüstung der Fahrzeuge, mit Filter (volle Steuerrückerstattung) oder ohne Filter (nur Rückerstattung des Mineralölsteuerzuschlags);
- Pistenfahrzeuge mit Inverkehrsetzung ab 2016: Anreizsystem, das heisst differenzierte Steuerrückerstattung je nach Ausrüstung der Fahrzeuge.

Verfahren

In den Grundzügen lehnt sich das neue Verfahren an bestehende Rückerstattungsverfahren im Mineralölsteuerbereich an, die in der MinöStV geregelt sind. So muss der Antragsteller die Rückerstattung bei der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) beantragen. Die begünstigte Person muss nachweisen, welche Treibstoffmengen sie für steuerbegünstigte Zwecke verwendet hat. Sie muss zu diesem Zweck Aufzeichnungen über Eingang, Ausgang und Verbrauch führen (Verbrauchskontrollen). Die Verbrauchskontrollen sind für jedes Fahrzeug getrennt zu erfassen. Kann der Nachweis nicht in der vorgeschriebenen Art erbracht werden, wird keine Rückerstattung gewährt.

Viele der neu rückerstattungsberechtigten Betriebe führen bereits heute Aufzeichnungen über den Verbrauch ihrer eingesetzten Fahrzeuge. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass der administrative Zusatzaufwand gering ausfällt.

Zudem sollen die Bestimmungen der Artikel 46–48 MinöStV auch für das neue Verfahren gelten.

1.3.2 Kompetenzdelegation für Steuerbefreiungen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen

Die Steuerbehörde – im vorliegenden Fall die Oberzolldirektion – soll das *Verfahren* für Steuerbefreiungen für Lieferungen von Treib- und Brennstoffen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen regeln können. Die entsprechende gesetzliche Grundlage hierfür soll mit einer Ergänzung von Artikel 17 MinöStG geschaffen werden. Die Ergänzung von Artikel 17 MinöStG mit einem neuen Absatz ändert an den heute gewährten Steuerbefreiungen nichts.

1.4 Vernehmlassung

Am 13. August 2014 hat der Bundesrat das Eidgenössische Finanzdepartement ermächtigt, das Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des MinöStG zu eröffnen.

Die Vernehmlassung wurde vom 26. August bis zum 26. November 2014 durchgeführt.

1.4.1 Teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer

Zur teilweisen Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer äusserten sich 39 Vernehmlassungsteilnehmer. 18 Teilnehmer befürworteten die Vorlage, 21 waren dagegen.

Gegen die Vorlage ausgesprochen haben sich die Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren, 15 Kantone (AG, AI, BL, BS, FR, GE, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, VD, ZH), vier politische Parteien (FDP, GLP, GPS, SP) und ein Verband (Le Centre Patronal).

Die Gegner stützen in ihrer Argumentation den Bundesrat, der die Motion Baumann 12.4203 in seiner Stellungnahme vom 13. Februar 2013 insbesondere aus folgenden Gründen zur Ablehnung empfohlen hat:

- Bei der Mineralölsteuer handle es sich um eine Steuer mit Teilzweckbindung und nicht um eine Strassennutzungsgebühr. Deswegen sei es unerheblich, ob der Treibstoff im Strassenverkehr oder anderweitig verbraucht würde. Das MinöStG sehe zwar Steuerrückerstattungen vor, diese betreffen aber den primären Sektor (Land- und Forstwirtschaft), der nicht mit Fiskalabgaben belastet werden soll, oder die konzessionierten Transportunternehmungen, die Leistungen erbringen, die im allgemeinen Interesse liegen.
- Der Bund finanziere seine Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr über die zweckgebundenen Einnahmen aus der Hälfte der Mineralölsteuererträge, den Erträgen des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen und durch den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette). Er führe zu diesem Zweck die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Für die von der Motion verlangte haushaltsneutrale Ausgestaltung der Steuerbefreiung müssten diese Ausgaben entsprechend reduziert werden. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft vom 18. Januar 2012⁹ zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und deren Finanzierung dargelegt habe, würden die Ausgaben in diesem Bereich aber künftig ansteigen. Bereits kurzfristig seien allein für die Deckung des ordentlichen Bedarfs Einnahmenerhöhungen notwendig. Die Umsetzung könne deshalb nicht haushaltsneutral erfolgen.
- Zudem lege das Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990¹⁰ fest, dass auf Finanzhilfe in Form von steuerlichen Vergünstigungen in der Regel zu verzichten sei. Eine Subventionsausweitung in Form einer Treibstoffsteuer-

⁹ BBl 2012 745

¹⁰ SR 616.1

Rückerstattung sei deshalb aus ordnungs- sowie aus finanzpolitischen Gründen (absehbare Unterdeckung SFSV) nicht angebracht.

Für die Vorlage ausgesprochen haben sich acht Kantone (AR, BE, GL, GR, SO, TI, UR, VS), die Regierungskonferenz der Gebirgskantone, zwei politische Parteien (CVP, SVP), sechs Verbände, nämlich die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB), der Schweizerische Gewerbeverband (SGV), Bergbahnen Graubünden (BBGR), Seilbahnen Schweiz (SBS), der Schweizer Tourismus-Verband (STV) und der Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer (VBL).

Die Befürworter argumentieren insbesondere damit, dass der Bergtourismus vor grossen Herausforderungen stehe und die zunehmenden Auflagen im Bereich Sicherheit zusätzliche Kosten verursache. Im Weiteren sei die Anzahl Gäste rückläufig. Vor diesem Hintergrund sei jede Verbesserung der Rahmenbedingungen zu begrüssen.

Der Kanton Wallis und vier Verbände (BBGR, SAB, SBS, STV) beantragen eine möglichst rasche Einführung der teilweisen Steuerbefreiung für Pistenfahrzeuge. Die Verbände verlangen, dass die Gesetzesänderung spätestens 1. Januar 2016 in Kraft tritt. Die Kantone Bern und Solothurn unterstützen den vorgeschlagenen Inkraftsetzungstermin, fünf Kantone (AR, GL, GR, TI, UR) und die Regierungskonferenz der Gebirgskantone äussern sich nicht zum Inkraftsetzungstermin.

Vier Kantone (GL, GR, UR, VS), vier Verbände (BBGR, SAB, SBS, STV), die Regierungskonferenz der Gebirgskantone sowie zwei politische Parteien (CVP, SVP) sind gegen die Einführung eines Anreizsystems. Die Kantone Appenzell Ausserrhoden, Bern, Glarus und Tessin äussern sich nicht zum Anreizsystem. Der SGB fordert, dass eine Rückerstattung nur an LRV-konforme Fahrzeuge gewährt wird.

Der Kanton Obwalden und zwei politische Parteien (Grüne, SP) sind gegen die Vorlage, würden bei einer Einführung allerdings das Anreizsystem vorziehen.

Aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung wurde der Terminplan stark gestrafft. Gestützt darauf könnte ein Inkrafttreten per 1. Februar 2016 erfolgen, vorausgesetzt, der politische Prozess läuft ohne Verzögerungen ab und es wird kein Referendum ergriffen. Ein Inkrafttreten per 1. Januar 2016, wie es von verschiedenen Seiten gefordert wurde, ist aufgrund des festgelegten Ablaufs des Rechtsetzungsverfahrens und der Referendumsfrist von 100 Tagen nicht möglich.

1.4.2 Kompetenzdelegation für Steuerbefreiungen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen

Zur Kompetenzdelegation für Steuerbefreiungen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen äusserten sich 20 Vernehmlassungsteilnehmer. Alle befürworten die Vorlage.

1.5

Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Die Forderung der Motion Baumann 12.4203 «Teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer» wird mit diesem Gesetzesentwurf erfüllt. Der Bundesrat beantragt daher, die Motion abzuschreiben.

2

Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Art. 17

Absatz 1^{bis}: Mit der Änderung vom 23. Oktober 2013 der MinöStV wurden sämtliche Artikel betreffend die Steuerbefreiung für Lieferungen von Treib- und Brennstoffen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen überarbeitet. Die Regelungskompetenz im Bereich der Steuerbefreiungen bei Lieferungen von Treib- und Brennstoffen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen gestaltet sich wie folgt: Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen der Steuerbefreiung für die Lieferungen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen (vgl. Art. 26–28b MinöStV) und die Oberzolldirektion regelt das Verfahren (vgl. Art. 28a Abs. 3 und 28b Abs. 2 MinöStV). Anlässlich der erwähnten Revision wurde festgehalten, dass eine Kompetenzdelegation an die Steuerbehörde hinsichtlich der Festlegung des *Verfahrens* für diese Steuerbefreiungen fehlt. Die dargestellte Regelungskompetenz soll nun durch die Ergänzung von Artikel 17 MinöStG nachvollziehbar abgebildet werden. Damit wird den Anforderungen an die genügende gesetzliche Grundlage für eine Delegation von Regelungskompetenzen an ein Amt entsprochen (vgl. Art. 48 Abs. 2 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997¹¹).

Absatz 3 kann aufgehoben werden, weil der Inhalt neu in Artikel 18 Absatz 1^{bis} geregelt wird.

Art. 18

Absatz 1^{bis}: Im Sinne der systematischen Bereinigung des Gesetzes wird der Text von Artikel 17 Absatz 3 in Artikel 18 Absatz 1^{bis} verschoben. Bereits heute wird die Steuer den konzessionierten Transportunternehmungen rückerstattet (vgl. Art. 49 MinöStV). Die Anpassung ändert an der heute gewährten Steuerrückerstattung nichts.

Absatz 1^{ter}: Dieser Artikel schafft für Pistenfahrzeuge die gesetzliche Grundlage für die Rückerstattung der Steuer (Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag), die für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr bestimmt ist.

Der Bundesrat regelt, welche Fahrzeugtypen und welche Verwendungszwecke steuerbegünstigt werden (vgl. dazu Ziff. 1.3.1). Zudem legt er die Voraussetzungen fest, unter denen der Steueranteil nur teilweise rückerstattet wird. Geplant ist, dass für Diesel-Fahrzeuge ohne Partikelfilter nur der Mineralölsteuerzuschlag rückerstattet wird. Davon nicht betroffen sind Fahrzeuge mit Benzinmotor. Diese erhalten die volle Steuerrückerstattung ausbezahlt.

¹¹ SR 172.010

3 Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf den Bund

3.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Die Steuerrückerstattung für Pistenfahrzeuge wird aus Sicht der Mineralölsteuer für den Bund haushaltsneutral ausgestaltet. Die Steuerrückerstattung geht vollständig zulasten der zweckgebundenen Erträge beziehungsweise der entsprechenden Einlagen in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (vgl. MinVG).

Es ist davon auszugehen, dass die Steuerrückerstattung witterungsbedingt von Jahr zu Jahr relativ stark schwanken wird, insbesondere in Sportgebieten, in denen es keine Beschneigungsanlagen gibt. Der Rückerstattungsbetrag pro Jahr wird auf rund 13 Millionen Franken geschätzt.

Die Schätzung basiert auf der Anzahl der Fahrzeuge nach Ziffer 1.3.1 (für Motorschlitten und Quads mit Raupen wurden für die Berechnung nur Fahrzeuge von juristischen Personen beigezogen, also 40 Prozent der immatrikulierten Fahrzeuge nach Ziff. 1.3.1) und folgenden Annahmen in Bezug auf den Treibstoffverbrauch und die Einsatzdauer:

- Pistenfahrzeuge: Verbrauch (Benzin und Dieselöl): 20 Liter pro Stunde; Einsatzdauer: 6,5 Stunden pro Tag × 30 Tage × 4 Monate pro Jahr = 780 Stunden pro Jahr;
- Motorschlitten/Quads: Verbrauch (Benzin und Dieselöl): 15 Liter pro Stunde; Einsatzdauer: 2 Std pro Tag × 30 Tage × 4 Monate/Jahr = 240 h/Jahr (gemäss Seilbahnen Schweiz).

Die grobe Berechnung sieht wie folgt aus:

Fahrzeugart	Anzahl	Treibstoffart	Einsatzdauer in h / Jahr	Verbrauch (1000 Liter)	Rückerstattungs- satz (in Franken je 1000 Liter bei 15 °C)	Steuerrück- erstattung (in 1000 Franken)
Pistenfahrzeuge	1342	Dieselöl	1 046 760	20 935	529.35	11 082
	43	Benzin	33 540	670	515.60	345
Motorschlitten / Quads	6	Dieselöl	1 440	21	529.35	11
	750	Benzin	180 000	2 700	515.60	1 392
Total						12 830

Der Rückerstattungsbetrag dürfte aufgrund des geplanten Anreizsystems verbunden mit den Übergangslösungen drei Jahre nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung vorübergehend leicht zurückgehen. Schätzungen über die Dauer und den Umfang dieses Rückgangs sind nicht möglich, da nicht bekannt ist, wie das geplante Anreizsystem das Verhalten der Rückerstattungsberechtigten beeinflussen wird.

3.1.2 Personelle Auswirkungen

Im Bereich der Steuerrückerstattung für Pistenfahrzeuge führen nach heutigem Kenntnisstand die formelle Prüfung der Rückerstattungsgesuche und die materiellen Kontrollen mittels Betriebsprüfungen vor Ort zu einem zusätzlichen personellen Mehrbedarf bei der EZV. Dieser wird derzeit auf rund 400 Stellenprozent beziehungsweise 720 000 Franken pro Jahr geschätzt. Im Laufe der weiteren Arbeiten werden die nötigen personellen Ressourcen noch genauer evaluiert. Der allfällige zusätzliche personelle Mehrbedarf kann für den Bund nicht haushaltsneutral umgesetzt werden, sondern wird über den allgemeinen Bundeshaushalt zu finanzieren sein.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

Die Steuerrückerstattung geht vollständig zulasten der zweckgebundenen Erträge beziehungsweise der entsprechenden Einlagen in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Über die SFSV werden verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr finanziert. Neben der Finanzierung der bundeseigenen Strasseninfrastruktur, den Nationalstrassen, werden aus der SFSV Beiträge an die Kantone für deren Strasseninfrastruktur oder Beiträge für andere Bundesaufgabenbereiche im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr geleistet (vgl. MinVG).

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft und die einzelnen Akteure

Diese Gesetzesänderung hat kaum Auswirkungen auf die gesamte Volkswirtschaft. Von der Treibstoffsteuerrückerstattung für die Pistenfahrzeuge werden hingegen die Seilbahnunternehmen und die Loipenbetreiber profitieren.

Für Firmen, die von der Steuererleichterung profitieren wollen, wird die administrative Belastung leicht zunehmen, beispielsweise für die Abgrenzung zwischen begünstigten und nicht begünstigten Verwendungszwecken und zwischen Fahrzeugen mit und ohne Partikelfilter sowie für Aufzeichnungen über Eingang, Ausgang und Verbrauch von Treibstoffen.

3.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Befreiung und Teilbefreiung von Pistenfahrzeugen von der Mineralölsteuer verbilligt die Treibstoffe Benzin und Diesel und vermindert damit die Anreize zu deren sparsamen Einsatz. Diese Subventionierung fossiler Energieträger läuft den energie-, umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes entgegen.

Die Einführung einer Rückerstattung an Pistenfahrzeuge beeinträchtigt die Glaubwürdigkeit des Engagements der Schweiz auf internationaler Ebene gegen den Klimawandel und gegen Subventionen für fossile Energieträger (vgl. Ziff. 5.2).

Die teilweise Befreiung der Treibstoffe für Pistenfahrzeuge von der Mineralölsteuer erfordert deshalb aus ökologischen Gründen die Einführung eines Anreizsystems für die Ausrüstung mit Partikelfiltern (differenzierte Rückerstattung für Dieselfahr-

zeuge; vgl. Ziff. 1.3.1). LRV-konforme Partikelfilter weisen einen Abscheidegrad von mindestens 97 Prozent der Feststoffpartikel auf. In der Realität erreichen viele Partikelfilter einen Abscheidegrad von 99,9 Prozent. Damit könnte der Ausstoss von krebserregendem Dieseleruss reduziert werden.

4 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 25. Januar 2012¹² über die Legislaturplanung 2011–2015 noch im Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012¹³ über die Legislaturplanung 2011–2015 angekündigt. Die Vorlage muss jedoch vorgelegt werden, da die eidgenössischen Räte am 25. September 2013 die Motion Baumann 12.4203 überwiesen haben.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Das MinöStG stützt sich auf Artikel 131 Absätze 1 Buchstabe e und 2 BV, die dem Bund die Kompetenz geben, auf Erdöl, anderen Mineralölen, Erdgas und den bei ihrer Verarbeitung gewonnenen Produkten sowie auf Treibstoffen aus anderen Ausgangsstoffen eine Verbrauchssteuer zu erheben.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die Vorlage ist mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar.

Sie steht jedoch im Widerspruch zum internationalen Engagement der Schweiz innerhalb der Gruppe der «Friends of Fossil Fuel Subsidy Reform» (FFFSR), die sich auf diplomatischer Ebene für den Abbau von Subventionen für fossile Energieträger einsetzt. Die Problematik der Steuerbefreiungen für fossile Energieträger wird insbesondere von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), dem Internationalen Währungsfonds (IWF), der Weltbank und der Internationalen Energieagentur (IEA) basierend auf ihren Wirtschaftsdaten kritisiert.

5.3 Erlassform

Für die vorgeschlagene Gesetzesänderung genügen, wie in Ziffer 5.1 erläutert, die bestehenden Verfassungsbestimmungen. Es braucht keine Verfassungsänderung. Nach Artikel 22 Absatz 1 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002¹⁴ erlässt die Bundesversammlung alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in der Form des Bundesgesetzes.

¹² BBl 2012 481

¹³ BBl 2012 7155

¹⁴ SR 171.10

5.4

Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Vorlage weicht vom Grundsatz über die Ausgestaltung der Bestimmungen über Finanzhilfen nach Artikel 7 Buchstabe g des Subventionsgesetzes ab, wonach auf Finanzhilfen in Form von steuerlichen Vergünstigungen in der Regel zu verzichten ist.

5.5

Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Artikel 164 Absatz 2 BV legt fest, dass das Bundesgesetz die Delegation von Rechtsetzungskompetenzen vorsehen kann, soweit die Verfassung dies nicht ausschliesst. Die Delegationsnorm hat den Gegenstand, den Umfang und die Leitlinien der delegierten Regelung zu umschreiben. Die in Artikel 18 Absatz 1^{ter} MinöStG an den Bundesrat delegierten Kompetenzen erfüllen diese Anforderungen.

Mit der Kompetenzdelegation für Steuerbefreiungen im Rahmen der diplomatischen und konsularischen Beziehungen kann die Steuerbehörde gestützt auf Artikel 17 Absatz 1^{bis} MinöStG das Verfahren regeln.

