

Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV)
Ökonomische Analyse und Beratung
z.H. Dr. Martin Baur
Bundesgasse 3
3003 Bern

Bern, 13. Dezember 2013

Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem bzw. Varianten eines Energielenkungssystems

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Dr. Baur, sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Obwohl im Rahmen des Konsultationsverfahrens betreffend den Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem bzw. Varianten eines Energielenkungssystems offiziell nicht zu einer Stellungnahme eingeladen, erlauben wir uns trotzdem, diesbezüglich unsere Haltung darzulegen und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat die Energiestrategie 2050 aus grundsätzlichen Überlegungen abgelehnt. Die mit dieser Strategie verfolgten Ziele sind im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aus heutiger Sicht nur mit unverhältnismässigen staatlichen Eingriffen – namentlich mit Massnahmen zur Verhaltens-

lenkung des einzelnen Verbrauchers sowie mit Verboten – zu erreichen. Stattdessen fordern wir, dass die künftige Energiestrategie des Bundes fortgesetzt auf das technische Potenzial zur Optimierung des Energieverbrauchs und des Emissionsverhaltens von Motorfahrzeugen abstellt sowie den Herstellern von Fahrzeugen die verbrauchs- und emissionsbezogenen Zielvorgaben nach Massgabe der realistischen Möglichkeiten setzt – dies im Rahmen einer möglichst freien, weitestgehend globalen Wettbewerbs- und Marktordnung. Infolgedessen kommt die verfassungsrechtliche Implementierung eines Energienkungssystems für strasseschweiz aus ordnungspolitischen und finanztechnischen Gründen nicht infrage.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Das Credo von **strasseschweiz** lautet, dass gesetzliche Rahmenbedingungen, die mass- und sinnvolle technische Erneuerungen und Fortschritte ermöglichen und provozieren, befürwortet werden. Hingegen wird das Stipulieren von Regelungen, welche die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft unnötig einschränken, behindern und steuern, zu Lenkungszwecken verteuern oder sogar verbieten wollen, prinzipiell zurückgewiesen. Kurzum: **strasseschweiz** setzt auf den technischen Fortschritt; die entsprechende Reglementierung muss vor allem wirtschafts-, aber auch gesellschaftsverträglich sein. Eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen ist weder das eine noch das andere, wie im Folgenden dargelegt wird. Daher lehnen wir für den Bereich der Mobilität den Wechsel von einer Förder- zu einer Lenkungs- und letztlich wohl zu einer Verbotsstrategie, wie sie dem Bundesrat mit der Energiestrategie 2050 vorschwebt, ab.

Mit dieser Energiestrategie 2050, die einen eigentlichen Paradigmenwechsel vorsieht, verabschiedet sich der Bundesrat endgültig von einer liberalen und marktwirtschaftlich orientierten Energiepolitik, die sich auf die Verfügbarkeit der Energieträger ausgerichtet und vorab mit technischen Vorschriften eine verbrauchs- und emissionsmässige Optimierung der Motorfahrzeuge bewirkt hat. Die Abkehr von dieser bewährten Politik und den Wechsel hin zu einer dirigistischen und planwirtschaftlich geprägten Energiepolitik kann **strasseschweiz** nicht unterstützen.

Nach Meinung von **strasseschweiz** müssen für die künftige Energiestrategie der Schweiz weiterhin die technischen Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Abgasverhaltens von Motorfahrzeugen im Vordergrund stehen. Dabei steht nicht der Mensch als Konsument im Fokus staatlichen Handelns bzw. staatlicher Einflussnahme, sondern vielmehr die Technik und deren Optimierung.

Wir fordern, dass die künftige Energiepolitik des Bundes auf das technische Potenzial zur Energieeinsparung setzt und die entsprechende Entwicklung mittels technischer Vorgaben an die Herstellung der Produkte und Motorfahrzeuge definiert. Klare Rahmenbedingungen punkto Verbrauchs- und Emissionsverhalten garantieren zusammen mit den Kräften des Marktes und dem freien Wettbewerb der Anbieter am ehesten die Einhaltung der Zielvorgaben einer ehrgeizigen Energiepolitik. Zu rigide staatliche Eingriffe hingegen führen in aller Regel zu Fehlallokationen und zu nicht durch die wahren Verursacher gedeckten Kosten, für welche dann die Allgemeinheit gerade stehen muss bzw. zur Kasse gebeten wird.

strasseschweiz lehnt daher die in der zweiten Etappe (ab 2021) der Energiestrategie 2050 geplante so genannte ökologische Steuerreform, mit der eine Energielenkungsabgabe auf sämtlichen Energieträgern und damit insbesondere eine Lenkungs- bzw. CO₂-Abgabe auf fossilen Treibstoffen eingeführt werden soll, dezidiert ab. Dies gilt für beide der vorgeschlagenen Varianten (Variante 1: Verzicht auf Treibstoffabgabe; Variante 2: Einführung einer Treibstoffabgabe). Grund dafür ist die Aussage im Grundlagenbericht (S. 13), wonach die Verankerung in der Bundesverfassung (BV) dem Gesetzgeber die freie Wahl unter den zwei Varianten er-

möglichst und Spielraum für einen fließenden Übergang, also beispielsweise von Variante 1 zu Variante 2 lässt. Dementsprechend weisen wir die Stipulierung einer neuen Verfassungsnorm, wie sie im Grundlagenbericht (S. 133 ff.) erwähnt und erläutert wird, strikt zurück. Bereits im Jahr 2000 sind solche Vorhaben von Volk und Ständen deutlich verworfen worden.¹

Sollte entgegen unserer Ablehnung trotzdem die Verankerung eines einschlägigen BV-Artikels weiterverfolgt werden, ist auf den Einbezug des Bereichs Strassenverkehr zu verzichten. Die Gründe dafür legen wir nachfolgend im Detail dar. Absatz 1 des vorgenannten allfälligen Verfassungsartikels (Art. 131a BV) wäre also zwingend wie folgt zu ändern: **„Zusätzlich zu ~~der Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85 und~~ zu den Verbrauchssteuern nach Artikel 131 in Verbindung mit Artikel 86 kann der Bund eine Energie- und Klimaabgabe auf Brenn- und Treibstoffen sowie auf elektrischer Energie erheben.“**

1.1. Lenkungs- versus Fiskalzweck – fundamentaler Widerspruch

Entweder wird eine zusätzliche Abgabe eingeführt, um den Treibstoff zu Lenkungs- oder zu Fiskalzwecken zu besteuern. Beides gleichzeitig funktioniert nicht. Einer Mischform inhärent ist ein fundamentaler Widerspruch; sie ist daher von vornherein zum Scheitern verurteilt. Um via die Treibstoffbesteuerung zudem eine rein lenkende Wirkung zu erzielen, müsste die Mineralölsteuer massiv erhöht werden, was wiederum aufgrund der im Grundlagenbericht (S. 107 ff.) dargelegten Rahmenbedingungen nicht möglich ist. Bei einer CO₂-Abgabe auf Benzin (ca. 29 Rp./l) und Diesel (ca. 33 Rp./l), wie sie im Grundlagenbericht (S. 108) erwähnt wird, ist der Lenkungseffekt äusserst gering bzw. nur von kurzer Dauer. Oder bildhaft ausgedrückt: Man kann den Bären nicht waschen, ohne dessen Fell richtig nass zu machen.

Anhaltende Verbrauchsverminderungen lassen sich zumindest im Verkehrsbereich ausschliesslich durch technische Weiterentwicklungen erreichen. Die Einschränkung der Energienachfrage auf Kosten des Komforts, der Bequemlichkeit usw. war in der Vergangenheit trotz erheblicher Preisschocks stets nur auf eine sehr kurze Zeitspanne beschränkt, d.h. sie hatte nur vorübergehenden und überhaupt keinen nachhaltigen Charakter. Weil die Energienachfrage hochgradig technisch bestimmt ist, müssen dauerhafte Verbrauchsverminderungen durch technische Entwicklungen, im Einklang mit der Europäischen Union (EU), abgesichert sein. Die Förderung der Anwendung sparsamer Motorenteknologie kann als effizienteste Massnahme zur Einsparung beim Energieverbrauch bezeichnet werden.

Zwar wird im Grundlagenbericht (S. 108) immerhin festgehalten, dass „die Lenkungswirkung einer Erhöhung der Mineralölsteuer die gleiche ist wie die Einführung einer Energieabgabe in derselben Höhe“. Allerdings sucht man im Grundlagenbericht vergeblich nach Aussagen und Erläuterungen darüber, ob und wie diese Lenkungswirkung bei einer Abgabe von rund 30 Rappen pro Liter Treibstoff tatsächlich ausfallen würde. Dies ist u.E. ein klares Zeichen dafür, dass dieser Lenkungseffekt voraussichtlich marginal ist und innert kürzester Zeit verpuffen wird.

Der Bundesrat hat laut Grundlagenbericht (Fussnote 31, S. 47) am 26. Juni 2013 vorgeschlagen, den Mineralölsteuerzuschlag um **12 bis 15 Rappen** pro Liter zu erhöhen – dies als eine Massnahme unter anderen, um die langfristige Finanzierung zu regeln und die voraussichtlich ab 2017 drohende Finanzierungslücke in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zu decken. Ferner hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation „Deckungsgrad der Finanzierung der Strasseninfrastruktur“ (13.3719) folgendes festgehalten: Falls die Ausgaben für die Anpassung des Netzbeschlusses ohne Erhöhung des Vignettenpreises vollständig vom Bund über eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags finanziert werden müssten, wäre ein Zuschlag von **acht bis neun Rappen** pro Liter notwendig.

¹ BBI 2001 183

Nicht zuletzt hält der Grundlagenbericht (S. 25) fest, dass der 2005 als freiwillige Massnahme von Wirtschaft und Strassenverkehrsverbänden gemeinsam eingeführte freiwillige Klimarappen auf fossilen Treibstoffen im aktuellen CO₂-Gesetz als Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe gesetzlich verankert wurde. Die Importeure sind somit verpflichtet, im Zeitraum 2013 bis 2020 einen Teil der durch fossile Treibstoffe verursachten CO₂-Emissionen durch die Umsetzung von Klimamassnahmen im Inland zu kompensieren. Dabei darf gemäss CO₂-Gesetz der zur Erfüllung der Kompensationspflicht notwendige Preisaufschlag höchstens **fünf Rappen** pro Liter Treibstoff betragen. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass diese Vorschriften über das Jahr 2020 hinaus Bestand haben werden. Die für die Umsetzung ins Leben gerufene Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) finanziert sich über eine Abgabe auf alle Benzin- und Dieselölimporte in der Höhe von durchschnittlich aktuell 1,5 Rappen pro Liter.

Summa summarum kann sich – hauptsächlich zu Finanzierungszwecken – mittel- bis langfristig eine Erhöhung der Treibstoffsteuern um maximal **29 Rappen** pro Liter ergeben, was genau der im Grundlagenbericht erwähnten Höhe einer Benzinabgabe entsprechen würde. Dabei sind die negativen Auswirkungen auf die Treibstoffsteuereinnahmen aufgrund eines versiegenden oder sich umkehrenden Tanktourismus (vgl. Grundlagenbericht S. 111) indes noch nicht berücksichtigt.

Fazit: Die für Treibstoffe vorgesehene Energie- und Klimaabgabe ist auf Basis der geltenden gesetzlichen Normen in Form von Mineralölsteuererhöhungen und Kompensationszahlungen im gleichen Umfang (rund 30 Rp./l) bereits eingeführt oder vom Bundesrat angekündigt. Deswegen und mit Blick auf die Tatsache, wonach die Lenkungswirkung einer Erhöhung der Mineralölsteuer die gleiche ist wie die Einführung einer Energieabgabe in derselben Höhe, ist eine zusätzliche Energie- und Klimaabgabe auf Treibstoffen völlig unnötig und verfehlt.

1.2. Keine Umverteilung von Steuerlasten

Zwar unterstützt **strasseschweiz** Anstrengungen, die in Richtung einer rationellen Energienutzung gehen, steht jedoch jenen Bestrebungen kritisch bis ablehnend gegenüber, die unter dem Deckmantel aktueller politischer Strömungen im Energie-, Umwelt- und Klimabereich eine Reform des Steuerwesens anstreben und auf diese Weise eine Umverteilung der (Steuer-) Lasten zum Ziel haben. Laut Grundlagenbericht (S. 13) führt die Energie- und Klimaabgabe (konzipiert als „reine“ Lenkungsabgabe) zu einer wesentlichen Umgestaltung der bestehenden Finanz- und Abgabeordnung. Gemäss aktuellen Szenarien könnten die Erträge im Jahr 2050 in die Grössenordnung von sechs Milliarden Franken (!) zu liegen kommen, was rund neun Prozent des gegenwärtigen Bundeshaushalts entsprechen würde.

1.3. Musterschülerin Schweiz

In der Schweiz ist der Energiekonsum gemessen an der global verbrauchten Energiemenge verschwindend klein. Dies gilt auch für die Klimabelastung durch Kohlendioxid (CO₂): Der CO₂-Gesamtausstoss auf dem Gebiet der Schweiz ist im Verhältnis zu den weltweit durch den Menschen verursachten CO₂-Emissionen marginal. Laut einer aktuellen Studie wurde „auf eine Berücksichtigung eines allfälligen Klimanutzens verzichtet, da die Schweizer CO₂-Emissionen keinen massgeblichen Einfluss auf den globalen Klimawandel haben“.² Auch betreffend Energieeffizienz figuriert die Schweiz weltweit in den vordersten Rängen.

² Energiestrategie 2050 – Volkswirtschaftliche Auswirkungen, Analyse mit einem berechenbaren Gleichgewichtsmodell für die Schweiz, Ecoplan im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE), Bern, 12. September 2012, S. 47

II. Fragenkatalog

Da wir die Einführung eines Energielenkungssystems grundsätzlich ablehnen bzw. eventualiter die Ausklammerung des motorisierten Individualverkehrs verlangen, würde sich in der Konsequenz die Beantwortung des im Grundlagenbericht (Anhang 1, S. 137 ff.) angeführten Fragenkatalogs erübrigen. Wenn wir die Fragen dennoch beantworten, ist dies einzig und allein der formellen Vollständigkeit halber.

Ablösung des Fördersystems durch ein Lenkungssystem

1. *Sollen zur Erreichung der Energie- und Klimaziele Energieabgaben verwendet werden? (s. Kap. 3)*

Nein, zur Erreichung der Energie- und Klimaziele sind keine Energieabgaben zu verwenden. Falls dennoch Energieabgaben eingeführt werden sollten, sind die fossilen Treibstoffe von einer entsprechenden Belastung auszunehmen.

2. *Mit welchen Hauptmassnahmen sollen aus Ihrer Sicht die Ziele der Energiestrategie 2050 erreicht werden? (s. Kap. 3)*
 - a) *Lenkungssystem*
 - b) *Fördersystem*

Im Bereich der individuellen Mobilität stehen die technischen Massnahmen zur Verbrauchs- und Emissionsverminderung klar im Vordergrund. Das bestehende energie- und klimapolitische Instrumentarium ist in Koordination mit den EU-Vorgaben beizubehalten und nötigenfalls weiter zu entwickeln. Mit Blick auf den privaten Strassenverkehr bedarf es also weder eines Lenkungs- noch eines Fördersystems (im Sinne von Subventionen).

Einnahmeseite der Energieabgabe

3. *Wie soll Ihrer Meinung nach die Besteuerung von Brennstoffen ausgestaltet werden? (s. Kap. 5.1.1.1)*
 - a) *Bemessung nach CO₂-Gehalt?*
 - b) *Bemessung nach CO₂-Gehalt und Energiegehalt?*

Keine Stellungnahme.

4. *Wie soll Ihrer Meinung nach die Besteuerung von Treibstoffen ausgestaltet werden? (s. Kap. 5.1.1.2)*
 - a) *Bemessung nach CO₂-Gehalt?*
 - b) *Bemessung nach CO₂-Gehalt und Energiegehalt?*
 - c) *Besteuerung in gleicher Höhe wie bei Brennstoffen?*
 - d) *Tiefere Besteuerung als bei Brennstoffen?*

Eine zusätzliche Besteuerung von Treibstoffen aus energie- und klimapolitischen Gründen lehnen wir grundsätzlich ab. Wie wir hiervoor unter Ziffer 1.1. dargelegt haben, stehen die Besteuerung von Treibstoffen einerseits zu Lenkungs- und andererseits zu Fiskalzwecken in einem unauflösbaren Widerspruch zueinander. Sollte die Besteuerung von Treibstoffen tatsächlich

eine lenkende Wirkung entfalten, müsste die Mineralölsteuer massiv erhöht werden, was allerdings zu drastischen finanz-, sozial- und wirtschaftspolitischen Verwerfungen führen würde.

5. *Die Besteuerung von Elektrizität ist derzeit nur mittels einer uniformen Energieabgabe auf den Stromverbrauch, unabhängig von der Produktionsart, realisierbar. Wie sollen Ihrer Meinung nach die Ziele zur Erhöhung des Anteils von Strom aus erneuerbaren Energien unter diesen Bedingungen erreicht werden? (s. Kap. 5.1.1.3)*
- a) *Vorwiegend durch die kostendeckende Einspeisevergütung (KEV)?*
 - b) *Rückgabe der Erträge der Stromabgabe an die Konsumenten von Strom aus erneuerbaren Energien?*
 - c) *Weitere, welche?*

Keine Stellungnahme.

6. *Sollen für energie- und treibhausgasintensive Unternehmen, die dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind, Rückerstattungen der Abgaben gewährt werden? (s. Kap. 5.2.2)*
- a) *Ja*
 - b) *Nein*

Keine Stellungnahme.

7. *Wie weitgefasst sollte aus Ihrer Sicht der von den Abgaben befreite Kreis von Unternehmen sein? (s. Kap. 5.2.2)*
- a) *Restriktiver als heute vorgesehen (Referenz pa. Iv. 12.400/CO₂-Gesetz)?*
 - b) *Wie heute vorgesehen?*
 - c) *Grosszügiger als heute vorgesehen?*

Keine Stellungnahme.

8. *Welche Gegenleistung sollte Ihrer Meinung nach ein rückerstattungsberechtigtes Unternehmen erbringen? (s. Kap. 5.2.2.4)*
- a) *Zielvereinbarung mit Pflicht in Energieeffizienzmassnahmen zu investieren?*
 - b) *Zielvereinbarung ohne Pflicht in Energieeffizienzmassnahmen zu investieren?*

Keine Stellungnahme.

Verwendung der Erträge der Energieabgabe

9. *Wie sollen die Erträge der Energieabgabe verwendet werden? (s. Kap. 6)*
- a) *Bei der heutigen CO₂-Abgabe werden die nicht zweckgebundenen Einnahmen pro Kopf an die Haushalte über die Krankenkassen und proportional zur Lohnsumme an die Unternehmen rückverteilt. Halten Sie diese Rückverteilung auch bei höheren Einnahmen einer zukünftigen Energieabgabe für zweckmässig?*
 - b) *Sollen anstelle der Rückverteilung über die Krankenkassen Steuergutschriften/-schecks verwendet werden?*

- c) *Sollen die Einnahmen der Energieabgabe auch direkt durch Steuer- und Abgabensenkungen kompensiert werden? Wenn ja, welche Steuern und Abgaben sollen gesenkt werden? Wie hoch soll der Anteil an den Rückverteilungsbeträgen sein, der für Steuer- und Abgabensenkung verwendet wird?*

Im Grundsatz lehnen wir die Einführung einer Energieabgabe ab. Sollte eine solche Abgabe im Bereich der individuellen Mobilität (z.B. durch die zusätzliche Besteuerung von Treibstoffen) wider Erwarten trotzdem eingeführt werden, sind die dadurch entstehenden Erträge bzw. Einnahmen vollumfänglich und zweckgebunden für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der (National-)Strasseninfrastruktur zu verwenden.

Mögliche Varianten eines Lenkungssystems

10. *Welche der zwei Varianten ziehen Sie für die Ausgestaltung eines Lenkungssystems vor? Aus welchen Gründen ziehen Sie diese Variante vor? Können Sie sich andere Varianten vorstellen? (s. Kap. 7)*

Wir lehnen die Implementierung eines Energielenkungssystems und somit auch die beiden vorgeschlagenen Varianten zu dessen Ausgestaltung prinzipiell ab. Nein, wir können uns keine anderen Varianten vorstellen.

11. *Ziehen Sie zur Erreichung der Energie- und Klimaziele andere Instrumente vor, die nicht im vorliegenden Grundlagenbericht erwähnt sind? (s. Kap. 7)*

Wir befürworten gesetzliche Rahmenbedingungen, die mass- und sinnvolle technische Erneuerungen und Fortschritte ermöglichen und provozieren. Dabei setzt **strasseschweiz** auf den technischen Fortschritt; die entsprechende Reglementierung muss vor allem wirtschafts-, aber auch gesellschaftsverträglich sein.

Ausgestaltung des Übergangs

12. *Welche Übergangsvariante ziehen Sie vor? (s. Kap. 8)*
- a) *Übergangsvariante A (langfristig vorgegebene Erhöhung der Energieabgabe/kurz- bis mittelfristige Zielerreichung durch Förderung)?*
 - b) *Übergangsvariante B (frühzeitige Zielerreichung durch Energieabgabe/rasche und vorhersehbare Reduktion der Förderung)?*
 - c) *Weitere, welche?*

Sollte trotz unserer ablehnenden Haltung ein Energielenkungssystem, das eine zusätzliche Besteuerung fossiler Treibstoffe beinhaltet, implementiert werden, ist der Übergang so zu gestalten, dass er für die gesamte Bevölkerung und Wirtschaft möglichst verträglich ausfällt. Zudem ist in dieser Übergangsphase ein Monitoring zu installieren, mit dem genauestens geprüft werden kann, ob die Energieabgabe im Bereich der individuellen Mobilität überhaupt eine nachhaltige Lenkungswirkung erzielt, was wir bei einem maximalen Zuschlag von rund 30 Rappen pro Liter als ausgeschlossen erachten.

Auswirkungen auf andere Abgaben

13. Für wie wichtig halten Sie die Sicherung der Haushaltsneutralität bei einer Senkung von Steuern und Abgaben? (s. Kap. 9.3)
- a) Sehr wichtig?
 - b) Wichtig?
 - c) Weniger wichtig?

Das halten wir insofern für sehr wichtig, als aufgrund einer zusätzlichen Energieabgabe auf Treibstoffen mit einem versiegenden oder sich gar umkehrenden Tanktourismus und somit grossen Einnahmenverlusten bei der Mineralölsteuer zu rechnen ist.³ Dadurch und wegen der Energieabgabe selbst werden für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der (National-)Strasseninfrastruktur finanzielle Mittel fehlen, die voraussichtlich wiederum über eine Erhöhung der Mineralölsteuer beschafft werden müssten. Diesbezüglich handelt es sich um einen regelrechten Teufelskreis, der in Gang gesetzt würde.


14. Welche Massnahmen ziehen Sie vor, um die Haushaltsneutralität zu gewährleisten bei Steuer- und Abgabesatzsenkungen? (s. Kap. 9.3)
- a) Mit der Rückverteilung pro Kopf oder entsprechend der AHV-Lohnsumme flexibel allfällige Schwankungen ausgleichen?
 - b) Einmalige Anpassung der Steuer- und Abgabesätze aufgrund von Prognosen bei Einführung der Energiesteuer?
 - c) Regelmässige periodische Anpassung der Steuer-/Abgabesätze anhand der Einnahmen der Energieabgabe?

Keine Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Dr. Baur, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller

³ Vgl. Grundlagenbericht (S. 121): „Von besonderem Interesse sind die Auswirkungen einer Energieabgabe auf die als Hauptfinanzierungsinstrument für die Strasseninfrastruktur dienenden Mineralölsteuern. Werden aufgrund der Lenkungswirkung weniger Treibstoffe verbraucht, schwindet gleichzeitig das Substrat der Strassenfinanzierung. Dabei gilt es den Tanktourismus zu berücksichtigen, auf den gegenwärtig ein signifikanter Anteil der Mineralölsteuereinnahmen zurückzuführen ist, und der sehr sensibel auf relative Preisveränderungen zwischen In- und Ausland reagiert.“