

## **Mitgliederversammlung Erdöl-Vereinigung vom 26. Juni 2015 in Bern**

Einleitende Bemerkung von Dr. Rolf Hartl, Präsident der Erdöl-Vereinigung

Ich werde Herrn Dr. Kappeler später noch vorstellen. Dem Titel seines Referats haben Sie entnommen, dass er zu den Auswirkungen des allseits bekannten SNB-Entscheids vom 15. Januar 2015 sprechen wird. Ich nehme an, dass Herr Dr. Kappeler dies aus einer übergeordneten Sicht tun wird, weshalb ich mir an dieser Stelle erlaube, eingangs meiner Bemerkungen gleich die Auswirkungen des ominösen 15. Januars 2015, von dem wir nicht wissen, ob er einmal in die Annalen der Schweizer Wirtschaftsgeschichte eingehen wird, auf die Mineralölbranche zu kommentieren.

Auf das Pricing im Inland hat die Aufhebung der Frankenuntergrenze keinen direkten Einfluss, weil, wie wir alle wissen, Rohöl und Produkte in USD, und nicht in Euro, notieren. Was hingegen innerhalb von wenigen Stunden ja Minuten eintraf, war die Reaktion der Treibstoffkonsumenten im grenznahen Bereich. Der auf einen Schlag um rund 15% erstarkte Schweizer Franken führte praktisch zur Massakrierung der ausländischen Betankung, die in den guten alten Zeiten (bei einem Eurokurs von z.B. EUR 1.65 vor noch rund acht bis zehn Jahren) ca. 10 bis 15% des schweizerischen Benzinabsatzes ausgemacht hatte. Unsere Informationen zur Absatzentwicklung in den Grenzzonen zeigen, dass speziell seit dem 15. Januar das Volumen praktisch 100%ig korreliert mit der Entwicklung des CHF- / Euro-Kurses. Da und dort hat die Branche in den Grenzregionen reagiert und die Preise gewissermassen bis aufs Zahnfleisch zurückgefahren. Trotzdem dürften sich die Einbussen bei den verloren gegangenen Litern in den Grenzzonen im zweistelligen Prozentbereich bewegen, was sich zwangsläufig auf die Ergebnisse der Mineralölbranche negativ auswirken wird. Zu den Verlierern gehört aber auch und vor allem der Bund. Für einmal sind wir und Frau Widmer-Schlumpf sozusagen «brothers in arms», weil ja mit jedem verlorenen Liter Treibstoff der Bundeskasse 75 Rappen Mineralölsteuer entgehen.

Nur schon bei der Mineralölsteuer dürften sich – so neuestens Frau Widmer-Schlumpf auf eine Frage im Nationalrat – die Einnahmenverluste für die Bundeskasse auf 200 bis 300 Millionen Franken beziffern, allein als Folge der Abwanderung der Konsumenten im grenznahen Bereich. Hinzu kommen die Verluste bei der Mehrwertsteuer, der Alkoholsteuer und der Tabaksteuer – letzteres wegen der parallel zum Tanken rückläufigen Shopumsätze.

Sollte sich der Euro gegenüber dem Schweizer Franken weiter abschwächen (wie das in den letzten Tagen der Fall gewesen ist), so ist mit einer Verschärfung dieser Situation zu rech-

nen. Es bedarf keiner grossen prophetischen Kompetenzen, um vorauszusagen, dass im Falle einer Parität CHF / EURO nicht nur die ausländische Betankung beim Benzin (beim Diesel ist das ja schon lange so) vollends verschwinden wird, es würde darüber hinaus für die Schweizer ein Anreiz gesetzt, vermehrt im Ausland zu tanken. Das ist deshalb von Bedeutung, weil bereits vor dem 15. Januar der Einkaufstourismus im Detailhandel Einnahmeverluste von rund 10 Milliarden Franken pro Jahr verursacht hatte. Tiefere Treibstoffpreise im grenznahen Ausland würden diesen Trend, der sich seit dem 15. Januar 2015 ohnehin verstärkt hatte, noch weiter akzentuieren mit noch einschneidenden Folgen für uns und den Detailhandel.

Angesichts dieser Entwicklungen muss der Bund dringend über die Bücher gehen – und zwar im Rahmen seiner Fiskalpolitik auf Treibstoffen. Wie Erfahrungen zeigen, reagieren die Konsumenten rasch und sensitiv auf preisliche Anreize. Es müsste deshalb im gemeinsamen Interesse sowohl der Bundestresorerie wie auch unserer Branche liegen, alles daran zu setzen, die tatsächlichen und potenziellen Liter, die ins Ausland abwandern, so rasch als möglich zu repatriieren. Damit ist auch gesagt, dass Projekte wie die Erhöhung der Mineralölsteuer im Rahmen des NAF – wir sprechen hier von 6 Rappen / Liter – oder das Mammutprojekt einer Klima- und Stromabgabe wohl zur Unzeit kommen würden – um es einmal zurückzuhaltend zu formulieren.

Unsere Branche tut dazu das Mögliche im Rahmen des Pricing und des Waren- und Dienstleistungsangebots an den Tankstellen und in den Shops. Aber auch der Bund muss seinen Beitrag leisten. Es ist an der Zeit, dass er Überlegungen trifft, bzw. eine Mischrechnung anstellt, mit dem Ziel die Fiskalität auf einem Niveau zu definieren, das wiederum einen Anreiz für die Betankung im Inland verschafft. Wir sprechen hier von wenigen Rappen Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel, um diesen Kippeffekt zu bewirken, so dass der Ertrag aus den repatriierten Litern die Reduktion der Steuerbelastung übertrifft.

Keine Option ist dabei aus unserer Sicht die Schaffung einer neuen inländischen Fiskalgrenze entlang der Grenzzonen nach dem Vorbild der Lombardei. Eine solche «Samnaunisierung» der Schweiz würde eine neue Inland-Grenze für den Tanktourismus setzen und das Problem schlicht ins Inland verlegen. Auch der Weg über Steuerrückerstattungen zugunsten ausgewählter Grenztankstellen scheint mir kein gangbarer Weg zu sein. Zielführend ist meines Erachtens allein eine moderate Senkung mindestens der Benzinfiskalität, die, wie erwähnt, natürlich unter dem Aspekt der Bundeskasse per Saldo Nettomehreinnahmen zur Folge haben muss. Wir sind überzeugt, dass sich eine solche Formel finden liesse, wobei natürlich dem Bundesrat auch eine gewisse Flexibilität in deren

Handhabung vermittelt werden müsste. Leider ist es nämlich so, dass das bestehende Mineralölsteuergesetz mit seinen starren Steuertarifen hierzu noch keine ausreichende Grundlage bietet. Umso mehr ist es deshalb notwendig, dass dieses Problem mit ernstem politischem Willen und auch mit Elan angegangen wird. Sollten sich je nach Entwicklung der Lage staatliche Stützungsmaßnahmen als dringlich erweisen, so wäre die Anpassung der Treibstofffiskalität, wie ich sie skizziert habe, ein wirksames, ordnungspolitisch unbedenkliches Werkzeug, um die Verluste der Bundeskasse auszugleichen.

Die Entwicklungen seit dem 15. Januar dieses Jahres überschatten leider die positive Entwicklung an der Preisfront, die wir auf Grund des markanten Rückgangs der Rohöl- und Produktpreise seit knapp einem Jahr erfahren. Die in der Folge davon deutlich tieferen Brennstoff- und Treibstoffpreise wirken sich für den Konsumenten praktisch wie eine Steuergutschrift aus. Die faktische Nullsteuerung sowie die tiefen Zinsen erhöhen die verfügbaren Einkommen der Arbeitnehmenden und sollten sich daher – mindestens nach dem Lehrbuch – stimulierend auf die Nachfrage auswirken. Doch haben der Nationalbank-Entscheid und seine binnenwirtschaftlichen Folgen – sowie der Blick auf die Entwicklungen in der Euro-Zone – wohl bei vielen Akteuren zum dumpfen Gefühl beigetragen, dass die Party wahrscheinlich fürs Erste vorbei ist und wir uns in der Schweiz, so wie es aussieht, in nächster Zeit warm anziehen müssen.

Sollte der Nationalbankentscheid tatsächlich eine gewisse disziplinierende Wirkung vor allem in der Politik verursacht haben, so wäre das auch zu begrüßen. Die Aussicht auf rote Zahlen in den Etats von Bund und vielen Kantonen sollte zu einer Rückbesinnung und zu einer verstärkten Infragestellung grosser Würfe, die meistens viel kosten, führen. Dafür gibt es aus unserem Bereich durchaus einige Beispiele zu nennen, wie die bundesrätliche Energiepolitik.

Als einzige Branche im Energieumfeld, die nicht am Tropf des Staates hängt, beobachten wir von der Erdölwirtschaft das Geschehen mit einem kontinuierlich ansteigenden Grad von Unverständnis. Ein neues Beispiel der Fluch der bösen Tat, die immer wieder neues Böses zu gebären hat, zeigt sich gerade aktuell der jetzt neu geforderten Subventionen für Wasserkraftwerke. Ein immer enger werdendes Netz staatlicher Regulierung bei den leistungsgebundenen Energieträgern, die politische Bevorzugung bestimmter Energieträger und Formen sowie die staatlich geförderte CO<sub>2</sub>-Angst führen alle zusammen und im Ergebnis zu einer ineffizienten, weil überteuerten Planwirtschaft im Energiebereich. Ohne Not verliert sich die Schweiz in einem Labyrinth staatlicher Förder- und Anreizsysteme, deren Wirksamkeit und Effizienz praktisch niemand kritisch hinterfragt. Möglich ist das nur, weil von diesen Steuer- und Fördersystemen allzu viele Leute allzu viel profitieren.

Ein Paradebeispiel aus unserem Bereich ist das CO<sub>2</sub>-Gesetz mit der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen und der damit verbundenen Teilzweckbindung zugunsten von Gebäudesanierungen. Die kantonalen Gebäudeprogramme, die mit einem erheblichen Teil einer ursprünglich reinen Lenkungsabgabe konzipierten CO<sub>2</sub>-Abgabe alimentiert werden, werden nicht ernsthaft danach hinterfragt, ob sie tatsächlich etwas mehr bewirken als was der technische Fortschritt ohnehin tun würde und welche Mitnahmeeffekte deshalb mitfinanziert werden. Bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe stellt sich daneben generell die Frage, ob der angestrebte Lenkungseffekt, die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Brennstoffbereich, nicht schon längstens eingetreten ist – die Emissionskurven jedenfalls deuten seit 20 Jahren nur in eine Richtung, nämlich nach unten. Wenn es aber trotz dieser Fakten politisch nicht gelingt, die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen auf ein vernünftiges Mass zurückzufahren, resp. sie ganz abzuschaffen – im Rahmen der «Energierstrategie 2050» scheint dieser Wille offenkundig zu fehlen –, so können wir von der Branche mindestens die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf den juristischen Prüfstand stellen. Das haben wir getan und warten derzeit auf den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts. Klar ist, dass eine weitere Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe per 1. Januar 2016 droht, entweder um 12 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> oder um satte 24 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> (von heute 60 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub>) – all dies auf der Grundlage der CO<sub>2</sub>-Emissionsstatistik, die wir im Prozess vor Bundesverwaltungsgericht als untaugliche Grundlage gerügt haben. Dass angesichts der wirtschaftlich eingetrübten Situation eine solche Erhöhung erst recht zur Unzeit kommt, rundet das unrühmliche Bild um diese Abgabe noch weiter ab.

In diesem Zusammenhang noch ein Wort zum Vollzug des CO<sub>2</sub>-Gesetzes im Bereich Raffinerien und Treibstoffen:

Das geltende CO<sub>2</sub>-Gesetz ist auch im Bereich unserer Raffinerien, bis auf weiteres verweise ich hier noch die Mehrzahl, und bei den Treibstoffen von grosser Bedeutung. Die beiden Inlandraffinerien sind dem schweizerischen Emissionshandelssystem unterworfen, das nach dem Willen des Gesetzgebers an sich hätte mit dem europäischen Emissionshandelssystem verbunden werden sollen. Seit der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative stellt sich diesbezüglich die EU auf stur. Den system-unterworfenen rund 40 bis 50 Unternehmen ist es deshalb verwehrt, fehlende Emissionsrechte (zu den aktuell relativ tiefen Preisen) auf dem europäischen Emissionsmarkt zu beschaffen oder umgekehrt überschüssige Emissionen dort zu verkaufen. Erfreulicherweise haben das Departement Leuthard und der Bundesrat diese Wettbewerbsverzerrung erkannt und im Herbst vergangenen Jahres eine Härtefallregelung in die CO<sub>2</sub>-Verordnung aufgenommen, die es den Schweizer CO<sub>2</sub>-Grossemittenten am Schluss des Tages erlauben wird, die Emissionsrechte zu ähnlichen Preisen wie ihre europäischen Mitbewerber zu beschaffen – der Meccano ist in Tat und Wahrheit komplizier-

ter als in dieser verkürzten Darstellung. Aber dennoch: Gerade für die schweizerischen Raffinerien ist dieser Entscheid von besonders wichtiger Bedeutung.

Für den Treibstoffbereich ist nochmals ein anderes Instrument, nämlich die Kompensation der Emissionen durch Projekte und Massnahmen, im Inland vorgeschrieben. Hier darf vermeldet werden, dass die durch die EV gegründete Stiftung [KliK](#), gleichlautende Verträge mit allen Treibstoffinverkehrssetzern abgeschlossen hat (sogar auch branchenfremden), sich auf einem positiven Weg befindet. So betrachten wir die Chancen, dass wir von KliK mindestens bis 2019 die Kompensationspflicht erfüllen werden können, als realistisch. Das grosse Hindernis ist und bleibt die Kompensationspflicht im Jahre 2020, dies aufgrund des vom Gesetzgeber so gewollten Reduktionspfads. Mit der moderaten, aber dennoch spürbaren Inverkehrsetzung nachhaltiger Biotreibstoffe, finanziert erfreulicherweise KliK auch Projekte die aus unserer Industrie stammen. Überhaupt versuchen wir bei KliK den Fokus weg von CO<sub>2</sub> auch auf andere Klimagasemittenten zu richten, wie z.B. die Landwirtschaft oder die Abfallverwertung.

Das aktuelle Klimaregime bzw. das schweizerische CO<sub>2</sub>-Gesetz hat ein Verfalldatum von 2020. Die internationale Staatengemeinschaft will ein neues, verbindlicheres Klimaregime verabschieden, das irgendwann ab 2020 wirksam werden soll. Die nächste Klimakonferenz von Ende Jahr in Paris soll dazu die entsprechenden Grundlagen schaffen. Ob dort auch die letzten Details geregelt werden können, ist fraglich – bekanntlich sitzt im Detail der Teufel. Aus Sicht der Schweiz lassen die bisherigen Erfahrungen mit der domestischen Klimapolitik leider befürchten, dass trotz des Fehlens eines verlässlichen internationalen Rahmens bei uns munter drauflos legiferiert werden wird. Tatsächlich will der Bundesrat bereits nächstes Jahr eine Vernehmlassung für ein neues CO<sub>2</sub>-Gesetz, das ab 2020 gelten soll, eröffnen. Es droht damit die Wiederholung der Fehler beim ersten CO<sub>2</sub>-Gesetz 1999 (erlassen ohne die Möglichkeiten der marktwirtschaftlichen Mechanismen aufgenommen zu haben) und von 2012 (wo die Schweiz den totalen klimapolitischen Alleingang wählte). Die EV wird alles daran setzen, dass keine Ziele gesetzt werden, die Wirtschaft und Konsumenten der Schweiz, die für 1,5 Promille der weltweiten Treibhausgasemissionen steht, Sonderopfer auferlegt werden. Mit dem Leistungsausweis der Stiftung Klimarappen von KliK sind wir ebenfalls legitimiert, die Weiterführung marktwirtschaftlicher Massnahmen im In- und Ausland zu verlangen, die der Begrenzung der Treibhausgasemissionen mehr bringen als blosse Inlandaktionen – schon deshalb wegen der um den Faktor 10 tieferen Kosten.

Parallel dazu verfolgt der Bundesrat im Rahmen der Energiestrategie 2050 Teil 2 das Projekt der Einführung einer kombinierten Klima- und Stromabgabe, die die fossilen Brenn- und

Treibstoffe sowie den Strom bzw. den Verbrauch dieser Güter «lenken» soll. Dafür hat der Bundesrat vor kurzem eine neue Verfassungsbestimmung vorgeschlagen, welche die Grundlage für diese neue Abgabe schaffen soll. Diese in Verbindung mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz dürfte das regulatorische Korsett der Schweizer Energiewirtschaft (und der Schweizer Energiekonsumenten) wohl weiter enger schnüren, sollten sich diese Gedanken denn auch tatsächlich als mehrheitsfähig erweisen.

Dass dies der Fall sein wird, darf mindestens mit Bezug auf mehr Abgaben durchaus ernsthaft bezweifelt werden im Lichte bisheriger Erfahrungen (dem Nein zur Erhöhung der Autobahn-Vignette und dem hauchdünnen Ja zum RTVG). Die Prognose sei deshalb schon heute erlaubt, dass das Projekt dieser Klima- und Energielenkungsabgabe (KELS) nicht nur wegen des Widerstands der Bevölkerung vis-à-vis neuer Abgaben, sondern auch an den Widersprüchen bei der Erfassung der Treibstoffe (Benzin, Diesel) scheitern wird: Heute, und wahrscheinlich noch für einige Zeit, bilden die Treibstoffe Steuersubstrate, um die Strasseninfrastruktur zu finanzieren. Den Verbrauch nach unten «lenken» zu wollen, bewirkt damit einen Zielkonflikt, der letztlich unauflösbar ist. Aus Sicht der Mineralölsteuerkasse, bzw. deren Bedürfnisse, müsste ja im Gegenteil die Devise lauten, so viel Benzin und Diesel wie auch nur möglich, im Inland zu verfahren, damit die Strassenkasse möglichst prall gefüllt ist.

Einen Vorgeschmack für diese Widersprüchlichkeiten werden wir schon bald im Zusammenhang mit der Debatte, die am Schluss in eine Volksabstimmung münden wird, über den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) erleben. Dort schlägt der Bundesrat nun eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um 6 Rappen pro Liter Treibstoff vor, nebst anderen Finanzierungsmassnahmen. Diese Erhöhung steht in starkem Gegenwind, weil sie, käme sie heute, noch stärker als bisher die Abwanderung inländischer Konsumenten ins grenznahe Ausland fördern würde. Die 6 Rappen multipliziert mit dem heutigen Absatz sind eine Bruttoberechnung, netto wird – unter Berücksichtigung der verstärkten Abwanderung der Treibstoffverkäufe – deutlich weniger, hin zu Null in die Bundeskasse gespült werden. Wie erwähnt, müsste unter dem Titel «Äufnung der Strassenkasse» richtigerweise eine Senkung der Mineralölsteuer ins Auge gefasst werden.

Diese Beispiele – man könnte auch noch die KEV und andere sogenannte Förder- und Lenkungsabgaben erwähnen – zeigen, dass der forcierte Energie- und Klimaweg über erhöhte Abgaben aus verschiedenen Gründen wohl kaum zielführend sein wird. Mit Recht steht das Volk solchen Ideen skeptisch gegenüber, wie jüngst die Abfuhr der GLP-Initiative «Energie statt Mehrwertsteuer» eindrücklich gezeigt hat – letztes Jahr haben wir an dieser Stelle eine «krachende Niederlage» vorausgesagt, die mit rund 92%-Nein-Stimmen sich so bewahrheitete.

tet hatte. Sowohl in der Klima- wie auch in der Energiepolitik müsste es darum gehen, ein von liberalen Grundsätzen inspiriertes System zu kreieren, das gerade nicht dazu führt, dass die Leute umerzogen werden sollen. Es muss nach wie vor in der Freiheit des Einzelnen liegen, zu entscheiden, einen Ferrari zu kaufen, mit dem Flugzeug in die Ferien zu reisen, eine neue Ölheizung einzubauen oder – gewissermassen auf der andern Seite des Spektrums – ein Velo zu fahren, die Ferien auf dem Campingplatz zu verbringen oder in einem Nullenergiehaus zu wohnen. Dies gilt es zu beachten, wenn von neuen, «lenkenden» Vorschriften oder Abgaben die Rede ist. Ich denke da nicht nur an die vorerwähnte, bundesrätlich vorgeschlagene kombinierte Klima- und Stromabgabe ([KELS](#)), sondern an die wohl in nächster Zeit beginnenden Diskussion über Mobility Pricing, nachdem – allerdings sehr langfristig – die Mineralölsteuer durch ein neues Finanzierungssystem für die Strasse abgelöst werden muss. Hier gilt es zu verhindern, dass die Lenkung den Bedürfnissen der reinen Finanzierung vorangestellt wird.

Aus der spezifischen Sicht der Wirtschaft ist schliesslich zu fordern, dass wir in der Schweiz unter dem Titel Energie- und Klimapolitik keine gesetzgeberischen Sololäufe hinlegen, die für die Sicherheit der Energieversorgung und den Ausstoss von CO<sub>2</sub>-Emissionen global überhaupt nichts bringen, aber der Wirtschaft nur Nachteile bescheren. Das war schon früher falsch, und ist seit den neuen Verhältnissen nach dem Nationalbankentscheid erst recht unverantwortlich geworden.

Und zum Schluss doch noch ein paar Lichtblicke: Es sind zwar noch nicht alle Wolken am Horizont verzogen, aber wir, d.h. die EV und der [VTSS](#) unter der Führung von Walter Eberle konnten einige Punkte auf der To-do-Liste der Tankstellenshops abhaken. Die Situation punkto Öffnungszeiten in Basel-Stadt, Baselland, Neuenburg und Zürich ist erfreulicherweise bereinigt. In Lausanne hingegen ist ein Rechtsmittelverfahren noch hängig. Am Abschluss eines gesamtschweizerischen Gesamtarbeitsvertrages für das Tankstellenshop-Personal ist der VTSS weiterhin dran. Klar ist für uns, dass hier von unserer Seite keine Geschenke gemacht werden können, nicht zuletzt unter den veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Wir sind aber zuversichtlich, dass wir im Verlaufe der nächsten Monate hier einen Schritt weiter kommen werden.

Ich komme zum Schluss und danke Ihnen, speziell auch den Mitgliedern der EV und dem Team der Geschäftsstelle unter der Leitung von Dr. Roland Bilanz für ihre Unterstützung mit all den vielfältigen Dossiers, mit denen wir uns zu beschäftigen haben. Ich habe vorher nur einen Teil dieser breiten Aufgabenpalette erwähnt: auch zahlreiche Issues aus den Bereichen HSSE (Gesundheit, Arbeitsschutz, Sicherheit und Umweltschutz) aus dem Bereich

Marketing und Werbung sowie Forschungsprojekte und reiner Informationsarbeit kommen dazu. Die EV ist eine gefragte Anlaufstelle für Medien und die Öffentlichkeit für alle Fragen rund um das Erdöl. Ebenfalls nicht erwähnt habe ich die zahlreichen Engagements in den Kantonen, wo es um Energiegesetze und neue Energievorschriften geht, die mit dem Erlass der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich ([MuKEn](#)) da und dort neu an Schwung gewonnen haben. Ich kann Ihnen versichern, dass auch wir von der EV (zusammen mit [Swissoil](#)) alles tun werden, um diskriminierende Vorschriften gegen die Ölheizung zu verhindern. Ich darf Ihnen hier berichten, dass wir dort, wo wir zeitgerecht und organisiert antreten können, meistens gute Chancen haben, solche Initiativen zu verhindern – wie auch jüngste politische Plebiszite gezeigt haben. Auch das also ein Lichtblick.

Ich danke zum Schluss aber auch allen befreundeten Organisationen und Behörden, die sich mit uns beschäftigen, und die manchmal auch wir beschäftigen für die stets korrekte und meistens auch sehr angenehme Zusammenarbeit. Ich gehe damit zum statutarischen Teil der Mitgliederversammlung über, die ich hiermit als eröffnet erkläre.