



© Adobe Stock – Sandor Jackal

# VCS-Argumentarium

gegen Benzinpreisverbilligungen

Bern, Juni 2022

Für Mensch  
und Umwelt



# Sieben Argumente gegen Benzinpreisverbilligungen

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz betrachtet die Debatte über Steuerreduktionen auf Treibstoffe kritisch. Die stark steigenden Preise verdeutlichen, warum die hohe Abhängigkeit von fossilen Energieträgern schädlich ist für die Schweiz. Die Energiewende in Richtung erneuerbare Energie kann dieses Problem besser lösen als Steuersenkungen.

**Treibstoffkosten machen auch bei den aktuellen Preisen nur einen Bruchteil der Autokosten aus.** So haben die gestiegenen Preise das Autofahren nur leicht verteuert.

Mit der Fokussierung auf die Treibstoffpreise erscheint das Problem grösser als es eigentlich ist. Die Treibstoffkosten machen mit 16,3 % nur einen kleinen Teil der Kosten eines Autos aus. Laut aktuellen Berechnungen des TCS kostet ein durchschnittliches Auto in der Schweiz 10 280 Franken pro Jahr oder 69 Rappen pro Kilometer. Bei einer Steigerung der Treibstoffpreise um 48 Rappen erhöht sich der Kilometerpreis um 3 Rappen auf 72 Rappen. Das entspricht einer Preissteigerung um 4,35 Prozent.

**Trotz gestiegener Treibstoffpreise sind die gefahrenen Kilometer unverändert.** Die höheren Treibstoffpreise werden in der Schweiz offensichtlich verkraftet.

Die Treibstoffpreise sind in den letzten Monaten gestiegen. Trotzdem ist der Treibstoffverbrauch in der Schweiz praktisch unverändert, d.h. es wird nach wie vor gleich viel gefahren. Der Freizeitverkehr verursacht die meisten Fahrten. Diese sind nicht zwingend und hier würde vermutlich am ehesten ein Rückgang der gefahrenen Kilometer sichtbar. Dass dies nicht der Fall ist, lässt schliessen, dass die höheren Benzinpreise in der Schweiz verkraftet werden. Im Gegensatz zum umliegenden Ausland ist das Lohnniveau deutlich höher; die höheren Benzinpreise wirken sich in der Schweiz weniger stark aus als beispielsweise in Deutschland, Frankreich oder Italien.

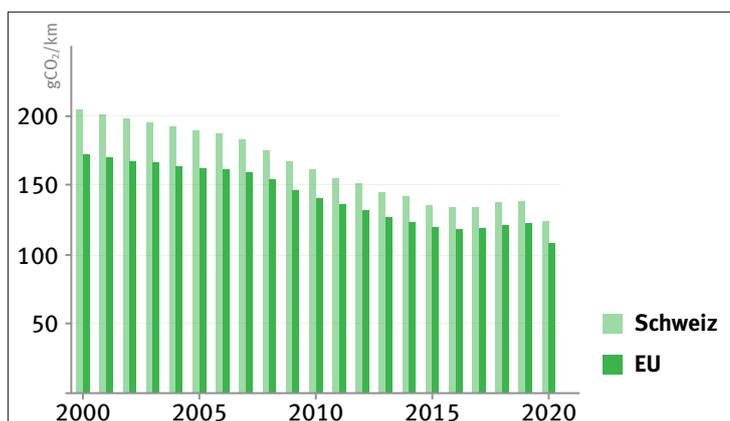
Personen mit tiefen Einkommen, welche aufgrund ihrer Arbeit auf ein Auto angewiesen sind, können von den gestiegenen Treibstoffpreisen existenziell betroffen sein. Hier braucht es spezifische Unterstützung, eine Verbilligung der Treibstoffe ist der falsche Ansatz.

**Bereits jetzt verursacht der motorisierte Strassenverkehr hohe ungedeckte Kosten.** Erleichterungen durch Verbilligungen zulasten der Allgemeinheit sind daher nicht angebracht.

Bereits heute trägt der Strassenverkehr nur einen Bruchteil der von ihm verursachten Kosten. Alleine der motorisierte Individualverkehr verursacht jährlich externe Kosten in der Höhe von 7,7 Milliarden Franken oder 7,8 Rappen pro Kilometer. Bei durchschnittlich 13 000 Kilometern pro Jahr belaufen sich die externen Kosten pro Auto auf rund 1 000 Franken pro Jahr. Diese Kosten trägt die Allgemeinheit in Form von Umweltschäden oder Gesundheitskosten. Sie stellen damit eine massive Subventionierung des Strassenverkehrs durch die Allgemeinheit dar. Statt Steuersenkungen wäre eine Internalisierung dieser Kosten über erhöhte Abgaben dringend notwendig.

**Die Autokäuferinnen und Autokäufer haben jahrelang teure und verbrauchsstarke Autos gekauft.** Dies rächt sich nun an der Zapfsäule. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit auch der Treibstoffverbrauch der in der Schweiz verkauften Autos waren in den letzten Jahren höher als in anderen europäischen Staaten. Viele Schweizer Autokäuferinnen und Autokäufer haben sich trotz sparsamerer Alternativen für verbrauchsstarke Neuwagen entschieden. Damit sind sie für die höheren Ausgaben für Treibstoffe mitverantwortlich.

**CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotten in der Schweiz und der EU.**



Quelle: BFE, Neuwagenbericht 2020

**Das Giesskannenprinzip ist nicht zielführend.** Personen mit höheren Einkommen profitieren von Steuerrabatten auf Treibstoff viel stärker als Personen mit geringen Einkommen.

Gemäss den Daten des Bundesamts für Statistik geben Haushalte mit Einkommen unter 4 530 Franken pro Monat nur einen Drittel so viel Geld aus für Benzin und Diesel wie Haushalte mit einem Einkommen über 12 856 Franken. Haushalte mit hohen Einkommen profitieren somit überproportional von Senkungen der Treibstoffpreise. Jene Personen, die die Preissteigerungen viel leichter verkraften können, erhalten so mehr Geld als Personen mit einem besonders knappen Budget.

**Statt Treibstoffe zu subventionieren, sollten Alternativen gefördert werden.**

Subventionen für Erdölprodukte stützen die Erdölnachfrage und tragen so zu anhaltend hohen Rohölpreisen bei. Ziel muss es daher sein, Alternativen zu fördern und den Verbrauch so schnell wie möglich zu verringern, anstatt den Konsum zu subventionieren.

Bisher scheint der Strassenverkehr nicht auf die gestiegenen Preise zu reagieren. Laut Avenergy ist die Treibstoffnachfrage unvermindert hoch. Dabei hätten die Konsumentinnen und Konsumenten durchaus Möglichkeiten, durch angepasstes Verhalten ihre Treibstoffkosten wesentlich zu reduzieren.

Rund 30% aller Autofahrten sind kürzer als 3 Kilometer. Viele kurze Autofahrten könnten auch zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Bei längeren Strecken soll wo möglich der öffentliche Verkehr genutzt werden. Auch durch Fahrgemeinschaften können Treibstoffkosten reduziert werden.

Einen wesentlichen Einfluss auf den Treibstoffverbrauch hat auch die Fahrweise. Im Vergleich zum durchschnittlichen Fahrverhalten kann mit einer sparsamen Fahrweise bis zu 10% Treibstoff gespart werden. Bei einem Treibstoffpreis von 2 Franken beträgt das Einsparpotenzial rund 1,2 Milliarden Franken. Weitere Informationen dazu auf [www.ecodrive.ch](http://www.ecodrive.ch).

**Treibstoff-Subventionen sichern die Margen der Erdölkonzerne.** Dank Subventionen könnten sie trotz höherer Preise weiterhin viel Treibstoff verkaufen.

Steigende Preise führen zu sinkender Nachfrage. Werden die Steuern auf Treibstoffe reduziert, so trägt alleine der Staat die Preissteigerung. Der bremsende Effekt auf die Nachfrage wird ausgeschaltet. Die Profite der Erdölbranche steigen, weil die abgesetzte Treibstoffmenge trotz steigender Preise konstant bleibt. Treibstoff-Subventionen sichern also die Margen der Erdölbranche. Aufgrund der gestiegenen Rohölpreise sind bereits jetzt die Gewinne der Erdölkonzerne deutlich gestiegen. Sie sind die grössten Profiteure der hohen Preise und allfälliger Treibstoffsteuersenkungen.

Der VCS begrüsst die Ankündigung des Preisüberwachers, «die Margenentwicklung auf vorgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette zu analysieren», um sicherzustellen, dass Raffinerien und Tankstellenbetreiber die Lage nicht zum eigenen Vorteil ausnutzen und allfällige Preissenkungen an die Konsumenten und Konsumentinnen weitergeben.

**Herausgeber**

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

Tel. 031 328 58 58

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

Für Mensch  
und Umwelt

