

## Merkblatt VÖV

### Empfehlung zur Rückerstattung der Mineralölsteuer im öffentlichen Verkehr ab 1.1.2026

#### Ausgangslage

Bis Ende 2025 wird gemäss Art. 18 Abs. 1bis Mineralölsteuergesetz (MinöStG, 641.61 in der Fassung vom 01.01.2025) die Mineralölsteuer ganz oder teilweise rückerstattet für Treibstoffe, die durch die vom Bund konzessionierten Transportunternehmen (TU) verwendet werden. Gemäss Art. 18 Abs. 1bis MinöStG in der Fassung vom 01.01.2026 entfällt für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten TU im Ortsverkehr die Rückerstattung der Steuer. Spätestens ab 2030 entfällt die Erstattung auch im übrigen konzessionierten Verkehr, insbesondere im Regionalen Personenverkehr. Davon ausgenommen sind dannzumal Fahrzeuge, für welche eine Umrüstung aus topografischen Gründen nachweislich nicht möglich ist (MinöStG, Art. 18 Abs 1ter). Zudem bleibt die Rückerstattung für die konzessionierte Schifffahrt erhalten (MinöStG, Art. 18 Abs. 2).

In Abstimmung mit der Kommission Finanzen (KFin) des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV) hat die Branche einen Vorschlag erarbeitet, wie die **neu notwendige Ausscheidung zwischen rückforderungsberechtigtem konzessionierten Verkehr und Ortsverkehr im Busbereich** erfolgen kann. Dieser Vorschlag wurde dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG vorgestellt und von diesem gutgeheissen. Eine Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ist ebenfalls erfolgt.

#### Sachlage für die TU

Eine Unterscheidung zwischen rückforderungsberechtigtem konzessionierten Verkehr (folgend vereinfacht als RPV zusammengefasst) und Ortsverkehr ist bisher für die Rückerstattung der Mineralölsteuer nicht erforderlich. Viele TU setzen ihre Fahrzeuge sowohl im RPV wie auch im Ortsverkehr ein (gemischter Einsatz). Eine fahrgenauere Unterscheidung des Ist-Treibstoffverbrauchs zwischen RPV und Ortsverkehr ist in diesen Fällen unmöglich. Ausnahmen sind üblicherweise beim Einsatz von Trolleybussen (nur Ortsverkehr) oder in ländlichen Gebieten zu finden, in welchen häufig nur RPV-Linien betrieben werden, wodurch eine klare Zusage ist.

#### Zwei künftige Berechnungsvarianten

Um die Rückerstattung mit einem verhältnismässigen Mehraufwand und weiterhin mit hoher Zuverlässigkeit erstellen zu können sind in Absprache mit BAZG und BAV zwei Berechnungsvarianten zulässig.

##### Variante 1 -Fahrzeuggenau

Für TU, welche jedes Fahrzeug eindeutig dem Ortsverkehr oder einer Linie des RPV zuordnen können, erfolgt die Abrechnung im Prinzip wie bisher. Es ist einzig sicherzustellen, dass für Fahrzeuge mit vollständiger Verwendung im Ortsverkehr die gesamte Fahrleistung (in km oder h) als nicht steuerbegünstigt abgerechnet wird.

##### Variante 2 – Flottendurchschnitt

Für TU mit gemischtem Verkehr ist die Kalkulation eines RPV-Satzes gemäss Art. 50 Abs. 3 Mineralölsteuerverordnung (MinöStV, 641.611 in der Fassung vom 01.01.2026) vorgesehen.

Die Aufbereitung der Abrechnung erfolgt in einem ersten Schritt genau wie heute mit den Tankdaten und der Fahrleistung (in km oder h) pro Fahrzeug unterschieden in steuerbegünstigt und nicht steuerbegünstigt.

Die Kalkulation des RPV-Satzes erfolgt auf der Basis der durch die Besteller (Bund und Kantone) genehmigten RPV-Offerten. Jede Linie kann damit eindeutig dem RPV oder Ortsverkehr zugeordnet werden. Allfällige Linienverlaufskürzungen reduzieren den RPV-Anteil einer Linie.

Mittels Fahrplandaten wird anschliessend die Plan-Fahrleistung pro Linie/Jahr berechnet. Die Basis bilden dabei die Anzahl Umläufe, das Kalendarium, die Kilometerleistung oder Fahrzeit pro Umlauf und die der Leerfahrten.

Kumuliert über alle Linien entspricht der Durchschnittswert sämtlicher Linien und deren Fahrleistung dem RPV-Satz. Der Durchschnittswert kann sich sowohl auf die gesamte Flotte wie auch einzelne Bus-typen (Standard-bus, Gelenkbus etc.) beziehen. Die Satzberechnung muss jeweils bei Fahrplanwechsel oder Änderungen in der Zuweisung zwischen RPV-Linien und Ortsverkehr überprüft werden und bleibt deshalb i.d.R. über ein Jahr konstant.

#### Beispiel Berechnung RPV-Satz

Linie	RPV ja/nein <sup>1)</sup>	Linienverlaufs-kürzung <sup>2)</sup>	Tages-Km <sup>3)</sup>	Plan-Km/Jahr	Km/RPV	RPV-Satz
1	ja	0%	289.9	105'799	105'799	100.00%
2	ja	20%	259.3	94'645	75'716	80.00%
3	nein	0%	250.4	91'396	-	0.00%
				<b>291'839</b>	<b>181'515</b>	<b>62.20%</b>

<sup>1)</sup> gemäss Offerstellung der TU beim BAV und Kantonen

<sup>2)</sup> RPV-reduziert

<sup>3)</sup> Basierend auf Fahrplandaten mit vom BAV und Kantonen bewilligten Offerten

#### Gesuchstellung in der Anwendung Taxas

In Taxas muss weiterhin die Fahrleistung für jedes einzelne Fahrzeug erfasst werden. Das hat zur Folge, dass der festgelegte RPV-Satz im Rückerstattungsgesuch auf jedes einzelne Fahrzeug heruntergebrochen werden muss. Wie bis anhin ist je Fahrzeug die in der Gesuchsperiode verbrauchte Treibstoffmenge in Litern anzugeben. Zusätzlich ist weiterhin die steuerbegünstigte und die nicht steuerbegünstigte Fahrleistung je Fahrzeug zu erfassen.

Die steuerbegünstigte Fahrleistung ergibt sich aus der Multiplikation der im Linienverkehr (inkl. Verstärkungs-, Ersatz- und Leerfahrten) erbrachten Fahrleistung mit dem RPV-Satz. Da der steuerbegünstigte Treibstoffverbrauch aus dem Gesamtverbrauch berechnet wird, ist es unerlässlich, dass die im Ortsverkehr erbrachte Fahrleistung je Fahrzeug als nicht steuerbegünstigte Fahrleistung erfasst wird (analog z. B. den Schülertransporten oder Militärfahrten).

Beispiel eines Busses für ein TU mit einem RPV-Satz von 62.20 %:

Fahrleistung im Linienverkehr	10'000 km
minus RPV (steuerbegünstigt)	- 6'220 km
= nicht steuerbegünstigter Linienverkehr	3'780 km
plus Schülerfahrten	200 km
= nicht steuerbegünstigte Fahrleistung	3'980 km

Somit sind für diesen Bus in Taxas 6'220 km als steuerbegünstigt und 3'980 km als nicht steuerbegünstigt zu erfassen.

#### Umsetzung

Für die Umsetzung dieser Empfehlung sind die TU verantwortlich. Bei Fragen zur Rückerstattung ist direkt das BAZG zu kontaktieren.