

Oberzolldirektion (OZD)
Sektion Fahrzeuge und
Strassenverkehrsabgaben
Monbijoustrasse 40
3003 Bern

Bern, 7. Juli 2011

Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

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 Strassenbenützer- 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).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (NSAG) im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassenetz Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS spricht sich grundsätzlich gegen das vorliegende Projekt zur NSAG-Änderung aus. Eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) kommt für strasseschweiz solange nicht in Frage, als seitens des Bundes Projekte zur Schaffung neuer bzw. zur Fortsetzung bestehender Transferzahlungen von der Strasse hin zur Schiene verfolgt werden (vgl. Vernehmlassung zur Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur [FABI]“). Insbesondere das aus Mineralölsteuererträgen finanzierte so genannte NEAT-Viertel darf nicht, wie derzeit im Rahmen von FABI geplant, verlängert werden. Wir verlangen zudem, dass der Bund auf eine ebenfalls mit FABI vorgeschlagene Reduktion und Pauschalierung des Fahr-

kostenabzugs für Auto-Pendler verzichtet. Statt der Erhöhung der Strassenbenützungsabgaben plädieren wir dafür, dass sich die Kantone im Rahmen der ausstehenden Regelung der Unterhalts- und Betriebskosten der neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmenden Kantonsautobahnen (Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz) angemessen an der Strassenfinanzierung des Bundes beteiligen.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

1.1. Vier Grundsätze der Verkehrsfinanzierung

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS hat mit Blick auf die politische Debatte rund um die künftige Finanzierung der Landverkehrsinfrastrukturen und vor dem Hintergrund der destruktiven und desaströsen VCS-Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ sowie des zur Diskussion gestellten Gegenentwurfs betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) eine Standortbestimmung vorgenommen. Im Sinne einer politischen Richtschnur werden **vier Grundsätze** festgehalten. Diese lauten im Einzelnen wie folgt:

- 1. Es gilt das Verursacherprinzip** – Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten nach Massgabe seiner Wegekostenrechnung selber bezahlt. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden und Betriebskosten vollumfänglich vom Verkehrsbenu-tzer bzw. -besteller zu finanzieren. Infrastrukturkosten können entweder durch die öffentliche Hand – aufgrund des von der Verkehrserschliessung erwarteten Nutzens – oder unter Beteiligung der Verkehrsteilnehmenden übernommen werden.
- 2. Es gibt keine Abgabe ohne Zweckbindung** – Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden. Zweckgebundene Strassengelder sind auch für Strassenzwecke einzusetzen. Lenkungsabgaben (z.B. auf nicht erneuerbaren Energieträgern) untergraben die Fiskalabgaben und führen systemimmanent zu einem Versiegen der Geldquelle. Eine so genannte Internalisierung externer Kosten, welche die Verkehrsnutzen nicht berücksichtigt, ist nicht zielführend. Die theoretische Diskussion rund um die so genannte Kostenwahrheit ist insofern müssig, als die Eigenfinanzierung des öV kaum die 50-Prozent-Marke erreicht.
- 3. Es dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden** – Die Steuern sind entsprechend dem für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen erforderlichen Finanzbedarf zu bemessen. Grundlage dazu muss eine Investitions- und Finanzplanung bilden, die auf verbindlichen Bauprogrammen basiert. Solange sich in der SFSV über 0,5 Milliarden Franken befinden – also mehr als eine Schwankungsreserve (Ende 2010 waren es gegen 2,8 Mia. Franken¹) –, ist eine Steuererhöhung nicht dringlich. (Der Finanzplan des Bundes rechnet mit einem sukzessiven Abbau der besagten Reserven in der SFSV bis ins Jahr 2015.)
- 4. Es braucht eine ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen** – Mit einer allfälligen Steuererhöhung müssen vorhandene, echte Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft abgedeckt werden. So ist z.B. ein funktionierendes Strassennetz sicherzustellen. Dabei muss insbesondere ein reibungsloser Betrieb des Hochleistungsstrassen-netzes, auf dem die Betroffenheit am stärksten ist, gewährleistet sein. Aber auch der Betrieb von Hauptstrassen sowie wichtiger Durchgangsstrassen ist zu garantieren. Nicht zuletzt sind Massnahmen zum Schutz von Bevölkerung (Anwohnerinnen und Anwohner) sowie Umwelt zu ermöglichen.

¹ Schweizerische Eidgenossenschaft, Staatsrechnung 2010, Band 3, Zusatzerläuterungen und Statistik, S. 87

1.2. Kein Mehrwert für Autobahnbenützende

Im Jahr 1995 wurde die bis dahin auf zehn Jahre befristete Nationalstrassenabgabe definitiv eingeführt und gleichzeitig mittels einer Erhöhung von 30 auf 40 Franken pro Jahr der Teuerung angepasst. Gemäss erläuterndem Bericht (S. 9) müsste die Autobahnvignette zum Ausgleich der seit 1995 aufgelaufenen Teuerung heute jährlich rund 45 Franken kosten. Die im Entwurf vorliegende NSAG-Änderung sieht allerdings einen Tarif von neu hundert Franken vor. In diesem Zusammenhang insistiert **strasseschweiz** darauf, dass jegliche Abgabenerhöhung, die durch die Strassenbenützenden getragen wird, für diese einen klar ersichtlichen Zusatznutzen bzw. Mehrwert erbringen muss – etwa die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes oder dessen anderweitige Kapazitätserweiterung (z.B. Engpassbeseitigung). Indes wird nun eine Anhebung des Vignettenpreises um das Zweieinhalbfache vorgeschlagen, ohne dass die Autobahnbenützenden tatsächlich von einer zusätzlichen Leistung profitieren könnten. Die Strassenverbindungen im Umfang von rund 400 Kilometer, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, existieren bereits heute und sind bislang durch die Kantone finanziert worden, die dafür auch mit Bundesbeiträgen unterstützt wurden.

Wir verlangen, dass der Bund und die betreffenden Kantone, was die Finanzierung anbelangt, einen für alle Akteure akzeptablen Kompromiss suchen und finden, statt sich leichthin bei den Autobahnbenützenden bedienen zu wollen. Letztere dürfen auf keinen Fall die Kosten berappen, die aufgrund von Interessenkonflikten und Missverständnissen zwischen den Staatsebenen entstehen. Wir stellen uns vor, dass die Kantone die Kosten für Betrieb sowie Unterhalt der entsprechenden Strassenstrecken kompensieren können und dass der Bund im Gegenzug für deren (allfälligen) Ausbau aufkommt, so wie er es für das gesamte Nationalstrassennetz tun muss. Den guten Willen vorausgesetzt, gibt u.E. deshalb keinen Grund, wiederum die Benützenden zur Kasse zu bitten.

1.3. Nein zu elektronischem Erhebungssystem (e-Vignette)

Was das Abgabenerhebungssystem betrifft, wird ein elektronisches Erhebungssystem (so genannte e-Vignette) von **strasseschweiz** entschieden abgelehnt. Wir erinnern daran, dass die eidgenössischen Räte im Rahmen der Beratung über das neue NSAG im vergangenen Jahr bereits über die Einführung einer e-Vignette diskutiert und diese klar verworfen haben. Es gibt keinen Grund, auf diesen Entscheid zurückzukommen.

Die e-Vignette geht **strasseschweiz** allzu stark in Richtung Überwachungs- und Kontrollstaat – insbesondere dann, wenn digitale Fix- oder allenfalls sogar Mobilkameras eingesetzt werden sollten, die den fliessenden Verkehr (Stichwort Kontrollschildidentifikation) zeitlich und räumlich praktisch uneingeschränkt kontrollieren können. Die Einführung einer elektronischen Vignette würde u.E. zudem Tür und Tor für weitere Abgaben und Gebühren zulasten des motorisierten Individualverkehrs öffnen.

Seit jeher hat sich **strasseschweiz** dezidiert gegen jegliche Anwendungen und Massnahmen, die in irgendeiner Form eine unverhältnismässige Lenkung und/oder Kontrolle des Strassenverkehrs beabsichtigen, ausgesprochen. **strasseschweiz** verlangt, dass auf eine permanente Videoüberwachung des motorisierten Individualverkehrs – nicht nur auf Nationalstrassen – verzichtet wird.

An dieser Stelle verweisen wir auch auf die ausführliche Stellungnahme des Touring Club Schweiz (TCS), eine unserer Trägerorganisationen.

II. Fragebogen

Wunschgemäss treten wir unter Verwendung des vorgegebenen Fragebogens, den wir zusätzlich mit unseren Bemerkungen ergänzt haben, im Detail auf den vorliegenden Entwurf ein.

Die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz kann nur umgesetzt werden, wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Dazu muss in den Netzbeschluss ein entsprechendes rechtliches Junktim aufgenommen werden.

1. Sind Sie damit einverstanden, dass die Finanzierung über eine Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken für die Jahresvignette bzw. 40 Franken für die Zweimonatsvignette erfolgt?

- Ja.
 Nein.

Bemerkungen: siehe Ziffer 1.2. hiavor.

Wenn Sie mit der Finanzierung über die Autobahnvignette nicht einverstanden sind:

2. Wie soll die Anpassung des Netzbeschlusses stattdessen finanziert werden?

- Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags.
 Kompensation bei den Beiträgen des Bundes an die Kantone (Hauptstrassenbeiträge und nicht-werkgebundene Beiträge).

Bemerkungen: siehe Ziffer 1.2. hiavor.

Wenn Sie mit der Finanzierung über die Autobahnvignette einverstanden sind:

3. Mit welchem System soll die Abgabe erhoben werden?

- Klebevignette.**
 e-Vignette.

Bemerkungen: Wir sind mit der Finanzierung über die Autobahnvignette nicht einverstanden. Trotzdem halten wir an der heutigen Klebevignette fest. Die Einführung einer e-Vignette kommt für uns nicht in Frage (siehe auch Ziffer 1.3. hiavor).

Wenn Sie die Klebevignette bevorzugen:

4. Soll die e-Vignette als zukünftiges Erhebungssystem trotzdem weiterverfolgt werden?

- Ja, die Klebevignette soll nur als Übergangslösung verwendet werden.
 Nein, die Erhebung soll ~~bis auf weiteres~~ mittels Klebevignette erfolgen.

Bemerkungen: Wir beantragen die Streichung der Formulierung „bis auf weiteres“ (siehe oben). Vergleiche zudem Ziffer 1.3. hiavor.

III. Schlussbemerkungen

Während für das Schienennetz mit FABI konkrete Vorschläge betreffend Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur gemacht werden, fehlt bei den Strasseninfrastrukturen – insbesondere jenen für die Nationalstrassen – eine vergleichbare bzw. analoge Herangehensweise.

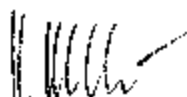
Aus diesem Grund fordert strasseschweiz, dass der Bund nun so rasch als möglich, simultan und synchron zu FABI ein umfassendes, greifbares und verbindliches Konzept zu Finanzierung und Ausbau der nationalen Strasseninfrastruktur vorlegt. Der Bund soll endlich klipp und klar auf den Tisch legen, welche Infrastrukturen er benötigt, um den Strassenverkehr in den kommenden Jahrzehnten sicher und flüssig abwickeln zu können, und welche finanziellen Aufwendungen damit verbunden sind. Dabei ist die bereits seit geraumer Zeit vorliegende Botschaft zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz ein erster wesentlicher, aber aufgrund der neuesten Entwicklung noch ungenügender Schritt in die richtige Richtung.

Es kann und darf nicht sein, dass zuerst die Finanzierung von Bau, Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur – notabene, unter weiterhin grober und massiver Missachtung des Verursacherprinzips, zu einem grossen Teil auf Kosten des privaten Strassenverkehrs – ins Trockene gebracht wird, nur um danach notgedrungen beträchtliche Steuer- und Abgabenerhöhungen beim privaten Strassenverkehr vornehmen zu müssen.

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

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller