

Oberzolldirektion
Sektion Fahrzeuge und
Strassenverkehrsabgaben
Monbijoustrasse 40
3003 Bern

30. Juni 2011

Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 31. März 2011 haben Sie economiesuisse eingeladen, zur obgenannten Vorlage Stellung nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Nationalstrassenabgabe verweisen wir grundsätzlich auf unsere früheren Positionen (Vernehmlassungsantworten vom 2. Oktober 2008 und 1. April 2009). Die meisten der dort aufgeführten Argumentationen sind noch immer aktuell. Zu den nun vorgelegten Vorschlägen nehmen wir wie folgt Stellung.

Da es sich bei der Erweiterung des Nationalstrassennetzes um eine Kompetenzverschiebung von den Kantonen an den Bund handelt, muss der Mehraufwand des Bundes durch die Übernahme von 400 Kilometern vollständig durch die Kantone kompensiert werden. Diese Ansicht haben wir bereits in den erwähnten Vernehmlassungen bezüglich Nationalstrassen vertreten. Ein Mehrbedarf von finanziellen Mitteln des Staates kann sich nur durch einen Ausbau des Netzes oder einen höheren Bedarf für Betrieb und Unterhalt ergeben. Die bevorzugte Variante der Finanzierung müsste daher die Kompensation bei den Beiträgen des Bundes an die Kantone (Hauptstrassenbeiträge und nicht-werkgebundene Beiträge) sein (vgl. Frage 2 des Fragebogens).

Grundsätzlich betonen möchten wir ebenfalls, dass eine Erhöhung auf Vorrat, unabhängig von der Finanzierungsquelle, entschieden abgelehnt wird. **Der Vorschlag des Bundesrats ist daher zu unterstützen, dass prinzipiell eine Erhöhung erst in Kraft treten würde, wenn der Bedarf ausgewiesen ist (gemäss Vorlage im Jahr 2015).** Ebenso muss deutlich darauf verwiesen werden, dass prinzipiell keine stärkere Erhöhung der Abgaben umgesetzt werden darf, als unbedingt notwendig ist.

Zum heutigen Zeitpunkt lehnen wir zusätzliche Mittel zudem aus Gründen ab, die wir bereits in der Vernehmlassung vom 1. April 2009 angeführt haben und die auch heute noch ihre Gültigkeit haben:

- o Die Strassenausgaben sind in der Vergangenheit weniger stark gestiegen als die Teuerung.
- o Die Ausgaben des Infrastrukturfonds können keine Erhöhung der Strassenabgaben rechtfertigen, denn es wurde damals versichert, dass der neue Fonds die SFSV nicht gefährden würde.
- o Die Effizienzgewinne durch den Übergang zum neuen Finanzausgleich (NFA) sind ausser Acht gelassen worden.

Eine Erhöhung der Nationalstrassenabgaben wäre kein Thema, wenn es keine ausgeprägte Querfinanzierung zwischen Strassen- und Schienenverkehr gäbe (vgl. Seite 7 im Bericht). Im Jahr 2009 flossen 301 Mio. in den FinöV-Fonds und weitere 470 Mio. in den Agglomerationsverkehr. Eine Möglichkeit zur Sicherstellung von mehr Mitteln für den Strassenverkehr wäre die Reduktion der Querfinanzierung und die Lösung des Finanzierungsproblems beim öffentlichen Verkehr im Rahmen der Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). Dort wird aber vorgeschlagen, die Querfinanzierung zwischen Strasse und Schiene unbefristet zu zementieren. Es kann nicht angehen, dass in einem ersten Schritt Strasseneinnahmen für die Finanzierung der Bahninfrastruktur gesichert werden (Vorlage FABI) und in einem zweiten Schritt die Einnahmen auf Seite der Strasse erhöht werden (Vorlage NSAG).

Neben einer reduzierten Querfinanzierung zwischen Strasse und Schiene könnten eine effizientere Erhebung der Abgaben sowie eine optimierte Kontrolle zu mehr verfügbaren Mitteln für die Strasse führen. Der Verkauf der Vignette könnte durch die Kantone bzw. durch das entsprechende Strassenverkehrsamt – zusammen mit der Motorfahrzeugsteuer – vorgenommen werden. Die Folge wären Ersparnisse durch einen Rückgang der Entschädigungen für den Verkauf durch Private, weniger Verwaltungskosten und weniger Schwarzfahrer. Weiter überwiegen die Vorteile der e-Vignette, wie auch der Bericht festhält. Eine e-Vignette wäre damit die bevorzugte Lösung, die Umsetzung eilt jedoch nicht.

Der geltend gemachte Mehrbedarf des Bundes von 305 Mio. erscheint uns hoch. Er wird in der Vorlage auch nicht im Detail begründet. Falls nach reduzierter Querfinanzierung und Effizienzsteigerung in der Abgabenerhebung nach wie vor ein ausgewiesener Mehrbedarf bestünde, der eine Erhöhung der Einnahmen unumgänglich machte, müsste die Erhöhung aus unserer Sicht deutlich moderater ausfallen (z.B. auf 60 oder 80 Franken). Zur Generierung von Einnahmen auf Strassenseite ist eine Erhöhung der Autobahnvignette das wohl kleinste Übel, u.a. weil sie einigermaßen verursachergerecht und vor allem vertretbar in der Erhebung ausgestaltet ist. Dabei erscheint uns eine Stückelung der Nationalstrassenabgabe mit unterschiedlichen Gültigkeitsdauern grundsätzlich sinnvoll.

Bezugnehmend auf Ihren Fragebogen fallen unsere Antworten damit wie folgt aus:

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?*

Nein

2. *Wenn Sie mit der Finanzierung über die Autobahnvignette nicht einverstanden sind: Wie soll die Anpassung des Netzbeschlusses stattdessen finanziert werden?*

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

3. *Mit welchem System soll die Abgabe erhoben werden?*

e-Vignette

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Dr. Pascal Gentinetta
Mitglied der Geschäftsleitung

Dominique Reber
Mitglied der Geschäftsleitung