



Gegenargumentarium zu den Argumenten des Initiativkomitees «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»

Stand März 2016

Argumente des Initiativkomitees	Beurteilung Bundesrat
<p>Die Automobilisten sind die Milchkühe der Nation. Sie müssen immer mehr Abgaben entrichten.</p>	<p>Nicht mehr, sondern weniger Abgaben Die Nationalstrassenabgabe wurde letztmals 1995 erhöht, die Mineralölsteuer 1993 und der Mineralölsteuerzuschlag 1974. Mineralölsteuer und -zuschlag machen zusammen rund 74 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel aus. Wenn die Steuern auf Diesel und Benzin seit 1974 bzw. 1993 der Teuerung angepasst worden wären, lägen sie heute bei rund 118 Rappen oder rund 60 Prozent höher. Hinzu kommt: Je mehr Treibstoff verbraucht wird, desto mehr Steuern müssen bezahlt werden. Seit 1996 bis heute ist der Treibstoffverbrauch neuer Autos von 9 auf rund 6,1 Liter/100 km (2014) gesunken. Wer 1996 jährlich 15 000 km mit dem Auto zurückgelegt hat, entrichtete im Durchschnitt Mineralölsteuern (und -zuschlag) im Umfang von ca. 1000 Franken pro Jahr. 2015 betragen die Abgaben mit einem aktuellen Fahrzeug und bei gleicher Fahrstrecke noch ca. 680 Franken. Die Abgaben pro Fahrzeug an den Bund sind somit nicht gestiegen, sondern deutlich gesunken. Deshalb zeichnet sich in der Strassenfinanzierung ja auch ein Engpass ab.</p> <p>Massvolle Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag, keine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen Mit der vom Bundesrat in der Vorlage für einen Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr vorgeschlagenen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 6 Rappen/Liter würden sich die jährlichen Abgaben gemäss obenstehendem Beispiel von 680 auf ca. 735 Franken erhöhen. Sie lägen also immer noch deutlich unter dem Wert von 1996. Der Bundesrat empfiehlt zudem in seiner Botschaft zum Verfassungsartikel über ein Klima- und Energielenkungssystem vom 28. Oktober 2015, dass in einer ersten Phase nach 2021 auf eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen weiterhin verzichtet werden soll.</p>

Argumente des Initiativkomitees	Beurteilung Bundesrat
<p>60 Prozent der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe fliesen in den allgemeinen Bundeshaushalt oder in den öffentlichen Verkehr („Zweckentfremdung“).</p>	<p>Alle heutigen Verwendungen der Mineralölsteuern oder anderen Abgaben des Strassenverkehrs sind in der Verfassung festgeschrieben und somit das Ergebnis von Volksabstimmungen. Erst 2014 wurde zum Beispiel die zeitlich befristete Verwendung von Mineralölsteuermitteln (max. 310 Mio. Franken) und der LSVA (max. 2/3) für die Finanzierung der Bahninfrastruktur im Rahmen der FABI Vorlage von Volk und Ständen bestätigt. Eine Zweckentfremdung im Sinne einer widerrechtlichen Verwendung der Mineralölsteuermittel liegt deshalb nicht vor.</p> <p>72 Prozent zweckgebunden Die Rechnung der Initianten, dass 60 Prozent der Mineralölsteuer nicht für die Strasse verwendet werden, ist nicht nachvollziehbar. 2014 erreichten die Erträge aus Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag (je ohne Anteile Luftverkehr) und Nationalstrassenabgabe (Vignette) insgesamt 5,2 Milliarden Franken. Davon sind 72 Prozent (3,8 Mrd.) zweckgebunden:</p> <p>59 Prozent für engere Strassenaufgaben: 59 Prozent (3,1 Mrd.) wurden für Nationalstrassen sowie Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, an die Hauptstrassen, an Strassenprojekte im Agglomerationsverkehr und an den Lärmschutz bei Strassen eingesetzt.</p> <p>13 Prozent für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr: 13 Prozent (0,7 Mrd.) der Ausgaben 2015 weisen einen engen Zusammenhang mit dem Strassenverkehr auf. Sie beinhalten schwergewichtig die Beiträge an die Verlagerung des Strassenschwerverkehrs auf die Schiene (inkl. Beiträge an die NEAT) sowie Umweltschutzmassnahmen, die der Strassenverkehr nötig macht. Diese Ausgaben kommen indirekt der Strasse zu Gute, indem sie z.B. den Lastwagenverkehr vermindern. Dies führt zu weniger Staus und erhöht die Verkehrssicherheit.</p> <p>28 Prozent nicht zweckgebunden 28 Prozent (1,5 Mrd.) fliessen in den allgemeinen Bundeshaushalt.</p>
<p>Die Zweckbindung sorgt für eine faire Verkehrsfinanzierung.</p>	<p>Hohe Finanzierungssicherheit für Nationalstrassen Die grosse Bedeutung einer leistungsfähigen Strasseninfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz ist unbestritten. Bereits 1958 wurde deshalb in der Verfassung festgelegt, dass ein Teil des «Benzinzolls» – der heutigen Mineralölsteuer – nur für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden darf (sog. Zweckbindung).</p> <p>Hohe Zweckbindung ist Ausnahmefall in Europa Heute sind 72 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer und der Vignette für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr zweckgebunden. Unsere Nachbarländer, aber auch die Niederlande, Grossbritannien und Spanien kennen keine ähnlichen, die Strasse privilegierenden Lösungen.</p> <p>Höhere Zweckbindung geht zu Lasten anderer Bundesaufgaben Eine vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuereinnahmen würde zu einer noch stärkeren Privilegierung des Strassenbereichs gegenüber allen anderen Bundesaufgaben führen. Im Gegenzug müssten entweder andere Steuern erhöht oder bei anderen Bundesaufgaben gespart werden, um den Bundeshaushalt im Gleichgewicht zu halten.</p> <p>Da es auf absehbare Zeit hinaus unrealistisch wäre, andere Steuern zu erhöhen, müssten die für die anderen Bundesaufgaben wegfallenden Einnahmen zwangsläufig mit einem einschneidenden Sparprogramm kompensiert werden. Dieses könnte in den Jahren 2020 bis 2022 einen Umfang von jährlich bis zu 6 Prozent der kurzfristig beeinflussbaren Ausgaben erreichen und</p>

Argumente des Initiativkomitees	Beurteilung Bundesrat
	<p>viele Aufgabenbereiche treffen: Die Investitionen in Bildung und Forschung würden geschwächt. Die Förderung der Landwirtschaft und der regionalen Entwicklung müsste abgebaut werden. Für die Armee und den Schutz der Grenze würden ebenfalls Mittel fehlen. Die Beiträge an Kultur- und Sportorganisationen, Kinderkrippen und Umweltschutzmassnahmen müssten gekürzt werden. Viele dieser Einsparungen würden auch die Kantone und Gemeinden treffen, die in verschiedenen Bereichen von Bundesleistungen abhängig sind. Das ist unausgewogen und unfair.</p>
<p>Die Strassenbenutzer zahlen über Steuern und Abgaben jährlich rund 9 Milliarden an den Bund. Nur 30 Prozent davon kommen der Strasse zugute, der Rest versickert im Bundeshaushalt.</p>	<p>Die Rechnung der Initianten operiert mit äusserst fragwürdigen Annahmen. Die Verfassung legt fest, welche Abgaben der Strassenbenützer in welchem Ausmass für die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden (Zweckbindung). Heute sind dies die Hälfte der Mineralölsteuer und die gesamten Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und der Autobahnvignette. Von den Gesamteinnahmen von rund 5,2 Milliarden Franken (2014) sind 3,7 oder 72 Prozent zweckgebunden und werden auch entsprechend verwendet. Weder unsere Nachbarländer noch die Niederlande, Grossbritannien oder Spanien kennen vergleichbare Zweckbindungen der auf Treibstoffen erhobenen Steuern.</p> <p>Die Differenz zwischen den erwähnten 5,2 Milliarden und den von den Initianten ins Feld geführten rund 9 Milliarden Franken stammt daher, dass diese auch Mehrwertsteuern auf Treibstoffen und Autos (rund 2 Mrd.), die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA; rund 1,5 Mrd.) und die Automobilsteuer (rund 0,4 Mrd.) in die Rechnung einbeziehen. Es ist jedoch nicht zulässig, diese Abgaben in einen Topf zu werfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Mehrwertsteuer ist keine Strassenabgabe, sondern dient der Finanzierung des Bundeshaushalts: Die Einnahmen aus der Mehrwertsteuer fliessen nirgends direkt an die Besteuereten zurück. • Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird zweckgebunden verwendet: Die Einnahmen aus der LSFV gehen zu 2/3 an den Bund und zu 1/3 an die Kantone. Der Bundesanteil wird gemäss Verfassung dazu verwendet, die Bahninfrastruktur auszubauen, auch zur Entlastung der Strasse von Schwerverkehr. Das bewirkt weniger Staus und erhöht die Verkehrssicherheit. Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Diese Lösung ist vom Schweizervolk mehrfach an der Urne bestätigt worden. • Die Automobilsteuer soll auch nach dem Willen des Bundesrates zweckgebunden werden: Diese Abgabe soll künftig in den Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) fliessen.
<p>Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abgaben oder Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs soll zukünftig in jedem Fall dem fakultativen Referendum unterstellt</p>	<p>Mit dem Referendumszwang will die Initiative sicherstellen, dass die Automobilistinnen und Automobilisten bei Anpassungen von Abgabe- oder Steuersätzen mitreden können. Bei den heute bestehenden, für die Finanzierung wichtigen Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs bringt diese Regelung jedoch nichts. Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Nationalstrassenabgabe und LSVA sind auf gesetzlicher Stufe geregelt. Wenn an deren Sätzen etwas verändert werden soll, müssen diese Gesetze angepasst werden. Jede Anpassung untersteht bereits heute automatisch dem fakultativen Referendum. Die Regelung gemäss der Initiative ist für die Hauptquellen der Strassenfinanzierung somit gar nicht nötig.</p>

Argumente des Initiativkomitees	Beurteilung Bundesrat
werden (Referendumszwang).	Auswirkungen hätte der Referendumszwang z.B. bei Gebühren des Bundesamtes für Strassen. Diese müssten neu mit einer Botschaft dem Parlament unterbreitet und anschliessend dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Dies würde einen hohen zusätzlichen administrativen Aufwand für Bundesrat und Parlament nach sich ziehen.
Für den Ausbau der Schienen- und Strasseninfrastruktur braucht es zusätzliche finanzielle Mittel.	<p>Der Bundesrat teilt diese Ansicht der Initianten. Sowohl im Schienen- als auch im Strassenbereich muss die Finanzierung der Infrastrukturen gesichert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • BIF für Schienenverkehr: Mit der von Volk und Ständen 2014 angenommenen FABI-Vorlage wurde die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes auf eine langfristig tragfähige Basis gestellt. Zentrales Element ist der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser wird mit zweckgebundenen Einnahmen gespeist. Auch die Bahnbenützer beteiligen sich mit höheren Tarifen an den künftigen Ausbauten. • NAF für Strassenverkehr: Der Bundesrat ist der Auffassung, dass auch der Strassenverkehr eine dem BIF vergleichbare Finanzierungslösung erhalten soll. Er hat deshalb dem Parlament eine Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) unterbreitet. Auch der NAF verfügt über zweckgebundene Einnahmen. Die Finanzierung der künftigen Ausbauten soll mit einem massvollen Beitrag der Automobilistinnen und Automobilisten in Form eines Aufschlags des seit 1974 unveränderten Mineralölsteuereinzugs um wenige Rappen einerseits und mit rund 400 Millionen Franken aus der Bundeskasse durch die Zweckbindung der Automobilsteuer andererseits gesichert werden. Das ist – im Gegensatz zur Initiative, die das Finanzierungsproblem einfach in andere Aufgabenbereiche verlagert – ein fairer und ausgewogener Ansatz.
Ein massgeblicher Teil der Abgaben der Strassenbenützer wird für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zweckentfremdet.	<p>Gestützt auf die Bundesverfassung wird ein Teil der Abgaben des Strassenverkehrs für den Schienenverkehr und insbesondere für die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene eingesetzt. Das entlastet die Strasse von Staus, erhöht die Verkehrssicherheit und dient so auch den Automobilistinnen und Automobilisten.</p> <p>Bei den Beiträgen an den öffentlichen Verkehr handelt es sich zum einen um einen befristeten Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds aus zweckgebundenen Mineralölsteuermitteln von jährlich höchstens 310 Millionen Franken. Diese Mitfinanzierung läuft ca. 2030 aus und wurde in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 zur FABI-Vorlage von Volk und Ständen mit grossem Mehr beschlossen. Zum andern legt der Bund seinen Anteil an den Einnahmen der LSVA (rund 1 Milliarde pro Jahr) grösstenteils in den Bahninfrastrukturfonds ein. Auch dieser Einsatz von Mitteln für den öffentlichen Verkehr wurde im Rahmen der FABI-Vorlage vom Volk so beschlossen und entspricht der Zweckbestimmung gemäss Verfassung.</p>
Die Strassenbenützer kommen für ihre Kosten vollumfänglich selber auf, während die Eigenwirt-	Auch die Strassenbenützer decken nicht alle Kosten Die Strassenbenützer decken mit den Abgaben zwar die Kosten für die Strasseninfrastruktur, sie büden der Allgemeinheit aber Umwelt- und Unfallkosten auf. Von den von ihnen verursachten Kosten übernehmen die Strassenverkehrsbenützerinnen und -benützer in einer Gesamtsicht rund 90 Prozent, der

Argumente des Initiativkomitees	Beurteilung Bundesrat
<p>schaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs bei 40 bis 50 Prozent liegt.</p>	<p>Rest (im Jahr 2012 rund 6,3 Milliarden Franken) wird von der Allgemeinheit getragen¹.</p> <p>Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen Die Forderung, mit Blick auf den tieferen Kostendeckungsgrad der Schiene (49% im Vergleich zu 90% der Strasse) verursachergerechte Preise im Bahnverkehr zu erheben, verkennt die wechselseitigen Abhängigkeiten der Verkehrsträger. Strasse und Schiene haben ihre jeweiligen Stärken bei der Bewältigung der Transportbedürfnisse. Eine markante Preiserhöhung im Bahnverkehr würde zu einer Rückverlagerung des Verkehrs auf die Strasse und insbesondere in den Agglomerationen zu mehr Staus führen. Dies läge nicht im Interesse des Strassenverkehrs.</p>
<p>Der Strassenverkehr ist wichtig für die Volkswirtschaft.</p>	<p>Die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassenverkehrs steht ausser Frage. Gemäss dem Global Competitiveness Index des WEF verfügt die Schweiz über ein hoch leistungsfähiges Strassennetz (Rang 9 von 140, d.h. besser als D, USA oder UK).</p> <p>Um das anhaltende Verkehrswachstum zu bewältigen, investieren Bund, Kantone und Gemeinden pro Jahr rund 4,7 Milliarden Franken (2012) in das Strassennetz. Die Investitionen in Nationalstrassen beliefen sich 2014 auf rund 2 Milliarden. Zum Vergleich: Die Investitionen in das 7-mal längere deutsche Autobahnnetz beliefen sich 2014 auf rund 12 Mrd. Euro.</p> <p>Die Anzahl der Stautunden auf den Nationalstrassen ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. In vielen anderen europäischen Staaten ist die Staubelastung jedoch höher als in der Schweiz. Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten verbrachten 2014 im Durchschnitt 29 Stunden im Stau, und lagen damit im europäischen Mittelfeld. Zum Vergleich: Belgien 59h, Niederlande 41h, Deutschland 39h. (Quelle: http://inrix.com/scorecard/).</p>
<p>Die Randregionen dürfen nicht benachteiligt werden.</p>	<p>Dies ist bereits heute nicht der Fall. Die Kantone erhalten aus den zweckgebundenen Mineralölsteuermitteln und dem Ertrag der Nationalstrassenabgabe (Vignette) erhebliche Beiträge an die Finanzierung ihrer Strassennetze (2014 insgesamt rund 640 Mio. Franken). Kantone mit ausgedehnten Strassennetzen in Gebirgsregionen erhalten höhere Beiträge als typische Mittellandkantone. An diesem Prinzip will der Bundesrat festhalten. Mit der Vorlage für einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) soll zudem die ursprünglich bis Ende 2027 befristete Förderung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen unbefristet weitergeführt werden.</p> <p>Die Annahme der Initiative würde die Randregionen schwächen. Ein bei Annahme der Initiative notwendiges Sparprogramm würde die Randregionen besonders treffen, z.B. die Tourismusförderung oder die Förderung von Projekten im Rahmen der Regionalpolitik des Bundes. Kürzungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs würden sich insbesondere bei schwach ausgelasteten Bahn- und Buslinien auswirken. Viele Gemeinden in Randregionen würden vom öV-Netz abgehängt.</p>

¹ (Quelle: Bundesamt für Statistik>Themen>11 Mobilität und Verkehr>Kosten und Finanzierung des Verkehrs>Strasse (inkl. Langsamverkehr); <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/02/blank/04.html>)