

Frau
Bundespräsidentin Karin Keller-Sutter
Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

Elektronischer Versand: ep27@efv.admin.ch

Bern, den 15. April 2025

Vorentwurf des Bundesgesetzes über das Entlastungspaket 2027
Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Allgemeine Bemerkungen

Die Vorlage zielt darauf ab, die gebundenen Ausgaben des Bundes zu senken, bei denen Bundesrat und Parlament im Rahmen des ordentlichen Haushalts keinen Handlungsspielraum haben. Diese Ausgabensenkung ist aufgrund der zu erwartenden Mehrbelastung, insbesondere bei der AHV und der Armee, notwendig.

Grundsätzlich befürwortet strasseschweiz die Senkung der gebundenen Ausgaben des Bundes und eine Revision der Lastenverteilung zwischen Bund und Kantonen. Die Vorschläge im Bereich des Strassenverkehrs lehnen wir jedoch aus folgenden Gründen entschieden ab:

- Die Kostensteigerung in der AHV, vornehmlich durch die 13. AHV-Rente, sollte ausschliesslich durch zusätzliche Abgaben ausgeglichen werden, die von der Bevölkerung zu zahlen sind, welche diese beschlossen hat.
- Jeder Franken, den der Staat in die Beseitigung von Staus auf den Nationalstrassen investiert, generiert mehr als den doppelten Ertrag für die Volkswirtschaft und die Bevölkerung.

- Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds sowie der Bahninfrastrukturfonds wurden demokratisch vom Souverän angenommen. Die von der Bevölkerung finanzierten Ausbauten generieren Mehrwerte und Aufträge, die wiederum zu Steuereinnahmen führen. Diese Ausgaben zu kürzen wäre ein schwerer Verstoss gegen den demokratischen Willen und zudem aus wirtschaftlicher Sicht verfehlt.
- Im Gegensatz zu den anderen Bereichen hat der private Strassenverkehr bereits eine höhere Steuerbelastung erfahren (Importsteuer auf Elektrofahrzeuge, die kurzfristig zu Mehreinnahmen von fast 200 Millionen Franken führt), dies zusätzlich zur "vorrübergehenden" Zweckentfremdung des zweckgebundenen Anteils der Mineralölsteuer, der gemäss Verfassung für den NAF bestimmt wäre.
- Die Kürzung der Beiträge an die Verkehrssicherheit (Fonds für Verkehrssicherheit) und die Kantone (nicht werkgebundene Beiträge) stellen unersetzbare Verluste dar.

Detaillierte Bemerkungen

Aus den folgenden Gründen lehnt strasseschweiz die Sparmassnahmen, die den privaten Strassenverkehr betreffen, ab:

Massnahmen, die eine Gesetzesänderung erfordern:

[2.36] Subventionsgesetz (SuG), Art. 7, Abs. 2

Der Gesetzesentwurf sieht vor, die Bundesbeiträge zur Förderung von Aufgaben, die von den Empfängern selbst bestimmt werden, auf maximal 50 Prozent der Kosten zu beschränken.

Einsparungspotenzial [CHF] 2027: (n.d.) 2028: (n.d.)

strasseschweiz lehnt diesen Vorschlag entschieden ab, da er insbesondere den Verkehrssicherheitsfonds tangieren würde. Aus diesem Fonds werden bis zu 80% der Kosten von Präventionskampagnen finanziert. Der Fonds wird mit Finanzmitteln aus der Tasche der Versicherten gehäuft. Es ist unerlässlich, eine Ausnahme für die Verkehrssicherheit vorzusehen, da dieser Vorschlag ansonsten das sofortige Ende der von den Partnerorganisationen organisierten und mitfinanzierten Präventionskampagnen bedeuten würde, wie beispielsweise die Sensibilisierungskampagnen zur Verringerung der Unfälle auf dem Schulweg.

[3.18] Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG), Art 4 Abs. 2

Das Gesetz sieht vor, die Strassenbeiträge zur Finanzierung von nicht-werkgebundenen Massnahmen (Subventionen an die Kantone) im Rahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zu senken. Derzeit beträgt der Betrag mindestens 27% der Hälfte der Mineralölsteuererträge, das Gesetz schlägt vor, ihn künftig auf 24% zu senken.

Einsparungspotenzial [CHF] 2027: 32,4 Mio. 2028: 31,4 Mio.

strasseschweiz lehnt diese Sparmassnahme ab, da viele Kantone nicht in der Lage sein werden, die für den Unterhalt des Netzes bestimmten Beträge zu ersetzen. Ein unzureichender Unterhalt der Strassen führt zu einem höheren Unfallrisiko und mittelfristig zu exponentiell steigenden Kosten.

[3.20] Strassenverkehrsgesetz (SVG), Art. 105a

Der Entwurf sieht vor, die Möglichkeit der Finanzierung von Pilotprojekten im Bereich neuer Technologien und des automatisierten Fahrens zu streichen.

Einsparungspotenzial [CHF] 2027: 2,0 Mio. 2028: 2,0 Mio.

strasseschweiz lehnt diesen Vorschlag ab, da das Gesetz zwar die Möglichkeit der Finanzierung, jedoch keine Pflicht vorsieht. Daher ist es für die Sistierung des Förderprogramms keine permanente Anpassung des Gesetzes notwendig. Um die Schweiz an der Spitze der internationalen Innovation zu halten, ist es wichtig, die Förderprogramme wieder aufzunehmen, wenn die finanzielle Situation es erlaubt.

Massnahmen, die keine Gesetzesänderung erfordern:

[1.5.13] Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen

Der Bundesrat plant, die kantonalen Subventionen für Hauptstrassen um 10% zu kürzen. Ab 2027 wird der ausbezahlte Betrag somit um 17 Millionen Franken sinken.

Potenzial für Einsparungen: 2027: 17,3 Mio. 2028: 17,5 Mio.

strasseschweiz lehnt diese Einsparungen ab, da viele Kantone nicht in der Lage sein werden, diese für den Unterhalt des Netzes bestimmten Beträge zu ersetzen. Ein unzureichender Unterhalt der Strassen führt zu einem höheren Unfallrisiko und mittelfristig zu exponentiell steigenden Kosten.

[1.5.14] NAF: Kürzung der Einlagen

Ab 2027 sieht der Bundesrat vor, die Einlagen in den NAF um 100 Millionen Franken pro Jahr zu kürzen, was eine Neupriorisierung der Ausbauprojekte auf den Nationalstrassen und in den Agglomerationen zur Folge hat.

Einsparungspotenzial [CHF] 2027: 100 Mio. 2028: 100 Mio.

strasseschweiz lehnt diesen Vorschlag entschieden ab, da er dem demokratischen Willen widerspricht. Der Bundesrat hat bereits die Steuern auf Elektrofahrzeugen erhöht (was über 200 Millionen Franken pro Jahr zusätzlich generiert) sowie den für den NAF vorgesehenen Anteil von 10 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen zweckentfremdet. Der Strassenverkehr hat also bereits mehr als genug zur finanziellen Entlastung des Bundes beigetragen. Diese Salamtaktik ist nicht akzeptabel.

Darüber hinaus generiert jeder in die Beseitigung von Engpässen investierte Franken einen Mehrwert, der mehr als doppelt so hoch ist wie die Investition. Es handelt sich um eine der effizientesten öffentlichen Ausgaben in dieser Hinsicht.

Schliesslich wird die Kürzung der Beiträge an den NAF die absehbare Erhöhung des Mineralölzuschlags um 4 Rp/Liter beschleunigen, die bereits 2028 erfolgen wird. Während das Entlastungspaket auf dem Grundsatz beruht, die Steuern nicht zu erhöhen, strebt der Bundesrat bei den Treibstoffsteuern eine direkte Überwälzung an. Dies, obwohl der Strassenverkehr der einzige Bereich ist, in dem die Steuern ausserhalb des Massnahmenpakets bereits erhöht wurden. strasseschweiz verurteilt diese verdeckte Steuererhöhung für die Strassenbenutzer aufs Schärfste. Wir werden alle verfügbaren demokratischen Mittel einsetzen, um diese Vorlage zu bekämpfen, falls dieser Vorschlag weiterverfolgt wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, mit freundlichen Grüssen.

strasseschweiz



Olivier Fantino
Geschäftsführer