

Stellungnahme zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Strasse (STEP)

Die vorliegende Stellungnahme wurde auf Basis der Diskussion im Rahmen der swisscleantech Fokusgruppe «Mobilität» erarbeitet, die Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik vereint. swisscleantech vertritt als Dachverband der Grünen Wirtschaft rund 300 direkte Mitgliederunternehmen und 25 Branchenverbände.

Datum: 18. Juni 2014

Kontaktperson: Franziska Barmettler, Leiterin Politik – franziska.barmettler@swisscleantech.ch

Einleitende Bemerkungen

Grundsätze aus Cleantech-Sicht

Der Verkehr ist verantwortlich für knapp 40% der CO₂-Emissionen der Schweiz. Er ist der einzige Sektor neben dem Abfall, dessen Emissionen zwischen 1990 und 2012 angestiegen sind – und das um ganze 13%. Entsprechend steigt auch der Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen der Schweiz stetig an. Eine Trendwende ist dringend notwendig, wenn auch das Schweizer Verkehrssystem auf einen mit dem 2°C-Ziel kompatiblen Emissionspfad gebracht werden soll. Die Instrumente und Technologien dafür stehen bereits zur Verfügung – es fehlt nur ihr Einsatz im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik, die sich an den langfristigen Energie- und Klimazielen der Schweiz orientiert. **Als Schweizer Stimme der Grünen Wirtschaft fordert swisscleantech den Bundesrat auf, eine Gesamtverkehrsvision auf Basis der Energiestrategie 2050 vorzulegen.**

Die aktuelle Vorlage ist leider kein Schritt in diese Richtung. Das Szenario, das den Berechnungen der notwendigen Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags in der Vorlage zu Grunde liegt, ist mit dem von der Schweiz angestrebten und unterzeichneten 2°C-Ziel nicht kompatibel: Im «Weiter wie bisher»-Szenario – das im Vergleich zum als Berechnungsgrundlage verwendeten Szenario «WWB-Sensitivität» sogar noch eine leicht reduzierte Treibstoffabsatzentwicklung annimmt – sinken die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2020 auf 15.7 Mio tCO₂, bis 2030 auf 13.5 Mio tCO₂, und bis 2050 auf 10.9 tCO₂. Damit würde allein der Verkehr im Jahr 2050 noch 20% der gesamten Treibhausgasemissionen der Schweiz von 1990 verursachen, und somit die gesamten 1 – 1.5 tCO₂ pro Kopf beanspruchen, die der Schweiz dann zur Verfügung stehen. Aus klimapolitischer Sicht ist die Begehung dieses Weges inakzeptabel.

Im Szenario «Neue Energiepolitik», dessen Ziele die Grundlage der Energiestrategie 2050 darstellen, entsprechen die Werte 11.8 tCO₂ in 2020, 7.4 tCO₂ in 2030 und 2.5 tCO₂ in 2050. Dies zeigt auf, dass schon mittelfristig eine deutlich stärkere Einschränkung des Treibstoffverbrauchs als im Szenario «WWB-Sensitivität» notwendig ist. Entsprechend würden auch die Einnahmen aus Treibstoffabgaben deutlich tiefer ausfallen: Überträgt man die «NEP»-Emissionswerte in einer vereinfachten Rechnung auf die Mineralölsteuereinnahmen, ist schon zwischen 2020 und 2030 mit rund 25 – 45% tieferen Einnahmen als im «WWB»-Szenario zu rechnen. Dies würde schon deutlich früher als 2030 erneut zu einer starken Unterdeckung des NAF führen. **Die vorgeschlagenen einnahmeseitigen Massnahmen der Vorlage – insbesondere die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 – 15 Rp./l – sind also unzureichend um die drohende Finanzierungslücke zu schliessen, sofern der Bundesrat dem 2°C-Ziel glaubhaft verpflichtet bleiben will und dies auch im Verkehr mit entsprechenden Massnahmen umsetzt.**

Mobility Pricing

Eine Lösung dieses Widerspruchs wäre eine weitergehende Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Mittelfristig muss aber ohnehin ein Abgaben- und Lenkungsmodell eingeführt werden, das den Zielkonflikt zwischen Emissionsreduktionen und Strassenfinanzierung nachhaltig löst; die Wirtschaft ist auch mit einem hocheffizienten und emissionsarmen Fahrzeugbestand auf leistungsfähige und qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Wenn das Prinzip der Verursacherfinanzierung dabei gewährleistet werden soll, kommt man um Mobility Pricing, wie dies bereits von einem breiten Spektrum von Akteuren gefordert wird,

nicht herum. **swisscleantech versteht die vorgeschlagenen einnahmeseitigen Massnahmen der Vorlage daher nur als Übergangslösung und fordert den Bundesrat auf, rasch Schritte zur Einführung eines umfassenden Mobility Pricing einzuleiten.**

Auf der Strasse muss Mobility Pricing in Form von zeitdifferenzierten Strassengebühren, welche die vollen externen Umwelt- und Raumkosten des Strassenverkehrs reflektieren, umgesetzt werden. Im Vergleich zum heutigen Abgabensystem kann ein solches Road Pricing ein Instrument zur intelligenten Nachfragenlenkung und nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung in einem sein, ohne kontraproduktive Interessenskonflikte auszulösen. Mit den Fortschritten der vergangenen Jahre im Bereich der Informationstechnologie ist ein solches System auch ohne grosse physische Infrastrukturanpassungen machbar.

Pauschalabgabe für alternative Antriebe

Der Wechsel zu Mobility Pricing ist auch im Hinblick auf den steigenden Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (v.a. Elektrofahrzeuge) und deren verursachergerechten Einbezug in die Infrastrukturfinanzierung notwendig. Dagegen ist die vom Bundesrat vorgeschlagene Pauschalbesteuerung dieser Fahrzeuge ab 2020 sowohl zu früh vorgesehen wie auch falsch ausgestaltet: Sie soll zu einem Zeitpunkt eingeführt werden, an dem der prognostizierte Marktanteil der Elektromobilität erst 1% beträgt. Bei einem so tiefen Marktanteil ist die vorgeschlagene Abgabe nicht bilanzrelevant, sendet aber ein unnötig frühes negatives Signal für diese Schlüsseltechnologie des emissionsarmen Verkehrs. Zudem ist eine Pauschalabgabe auch für die Elektromobilität längerfristig das falsche Instrument, da sie Vielfahrer bevorzugt und Wenigfahrer bestraft. **swisscleantech lehnt daher die vorgeschlagene Abgabe ab, und schlägt stattdessen vor, Elektrofahrzeuge erst im Rahmen eines flächendeckenden Mobility Pricing Systems in die Strassenfinanzierung einzubinden. Alternative Antriebe sollen dabei als Pilotprojekt für ein solches System vor der Ausweitung auf Fahrzeuge aller Antriebstypen dienen.** Da bisher erst wenige Elektrofahrzeuge im Umlauf sind, eignet sich diese Fahrzeuggruppe sehr gut für die notwendige technische Nachrüstung.

Das UVEK ist vom Bundesrat mit der Erarbeitung eines Mobility Pricing Konzeptberichts beauftragt, der auch Vorgehensweisen für eine Umsetzung verschiedener Modelle aufzeigen soll. **Unter Berücksichtigung der genannten Punkte fordert swisscleantech einen ambitionierten Zeitplan für die Einführung eines umfassenden Mobility Pricing spätestens ab 2025.**

Agglomerationsprogramme

swisscleantech begrüsst den Einschluss der Agglomerationsprogramme in den Aufgabenbereich des NAF, und die damit verbundene Verstetigung der Bundesbeiträge an eine koordinierte, trägerübergreifende Verkehrs- und Siedlungspolitik in den Städten und Agglomerationen. Die Agglomerationsprogramme waren bisher ein voller Erfolg und dienen als Vorbild im regionalen Rahmen dafür, wie auch eine nationale Gesamtverkehrspolitik aussehen müsste. Die Möglichkeit, im Rahmen dieser Programme auch Projekte des öffentlichen und des Langsamverkehrs umzusetzen, ist dabei besonders wichtig: Nachhaltige Mobilität setzt voraus, dass am richtigen Ort der effizienteste Verkehrsträger gestärkt werden kann. Eine sture Zweckbindung der Treibstoffabgaben für MIV-Zwecke hingegen, wie sie von einigen Seiten gefordert wird, gefährdet dieses Ziel. **swisscleantech fordert darum, dass die Agglomerationsprogramme in der gegenwärtigen, verkehrsträgerübergreifenden Form mit einheitlicher Finanzierung weitergeführt werden.**

Um die notwendige Planungssicherheit auf Seiten der Agglomerationen zu schaffen, muss zudem eine Weiterführung mit mindestens der heutigen Dotierung gesichert sein. In der vorgeschlagenen Ausgestaltung des NAF ist dies nicht gewährleistet, da eine direkte Mittelkonkurrenz zwischen den Bundesbeiträgen zu den Agglomerationsprogrammen und den Nationalstrassen-seitigen Aufgaben des Fonds besteht. **swisscleantech fordert daher ein verbindliches Earmarking von 11% der Fonds-Einnahmen für die Agglomerationsprogramme.** Zudem sollen über die Agglomerationsprogramme zukünftig auch mobilitätslenkende Massnahmen (Mobilitätsmanagement) mitfinanziert werden können.

swisscleantech unterstützt die Vorlage unter Berücksichtigung der genannten Vorbehalte. Die nachfolgenden Stellungnahmen zu einzelnen Elementen der Vorlage sind ebenfalls vor diesem Hintergrund zu betrachten.

Konsultationsfragen

A – Neue Finanzarchitektur

- 1) **Unterstützen Sie grundsätzlich die Neuordnung bei der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, Beibehaltung einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr für übrige Beiträge)?**

Antwort swisscleantech: Ja.

Bemerkungen: Das gegenwärtige System weist Mängel bezüglich Transparenz und Flexibilität auf, zudem unterstehen wichtige Aufgaben zeitlicher Befristung und/oder problematischer Mittelkonkurrenz. swisscleantech anerkennt daher den Handlungsbedarf und begrüsst die vorgeschlagene Neuordnung der Finanzierungsstruktur. Nachdem die Bahn-Finanzierung mit der FABI-Vorlage unbefristet auf Verfassungsstufe geregelt wurde, ist es richtig, ein analoges System auch für die Strasse zu schaffen.

Bei der vorgeschlagenen Lösung begrüsst swisscleantech zudem ausdrücklich, dass die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme durch den Einschluss in die Aufgaben des NAF ebenfalls auf eine unbefristete Grundlage gestellt werden. Dies ist ein Bekenntnis zu einem äusserst erfolgreichen Programm, das als Nukleus einer koordinierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrs- und Siedlungsplanung – wie swisscleantech sie auch auf nationaler Ebene fordert – nahtlos und mit mindestens der heutigen Dotierung weitergeführt werden muss.

- 2) **Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?**

Antwort swisscleantech: Ja.

Bemerkungen: Die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt, Fertigstellung und Ausbau der Nationalstrassen aus einem Topf analog zum BIF schafft die Grundlage für eine koordinierte Planung, in deren Rahmen Kapazitätserweiterungen gegen langfristige Betriebs- und Unterhaltskosten abgewogen werden müssen.

- 3) **Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?**
- a. **Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?**
 - b. **Mit den zu finanzierenden Aufgaben?**
 - c. **Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?**

Antwort swisscleantech:

a. Ja.

b. Ja.

c. Ja, mit Vorbehalten.

Bemerkungen:

a. swisscleantech unterstützt die vorgeschlagene Aufteilung der Finanzierungsquellen zwischen NAF und SFSV im Grundsatz. Die vorgeschlagene teilweise Zweckbindung der Automobilsteuer ist zwar aus Sicht einer nutzungsbasierten Finanzierung eine ungeeignete Massnahme die Vielfahrer begünstigt, ist aber im Sinne eines politischen Kompromisses vertretbar. Eine volle Zweckbindung (Nebenvariante) geht für swisscleantech jedoch zu weit.

b. swisscleantech erachtet es als sinnvoll, alle Nationalstrassen-Aufgaben aus einem Topf zu finanzieren. Dies bedingt eine sorgfältige Abwägung zwischen Betrieb, Unterhalt und Ausbau unter Berücksichtigung der begrenzten Mittel. Der Einschluss der Beiträge an den Agglomerationsverkehr in das Aufgabengebiet des NAF ist ebenfalls zu begrüssen. Agglomerationen sind Quell- und Zielgebiete eines Grossteils des Verkehrs auf den Nationalstrassen und Brennpunkte der überlagerten Verkehrsströme. Kapazitätserweiterungen im Nationalstrassennetz haben daher starke Auswirkungen in den Agglomerationen, wo die Ausbaumöglichkeiten aufgrund des knappen Raums oft kaum gegeben sind. Dies erfordert eine koordinierte Planung zwischen

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr. Die Finanzierung aus demselben Topf schafft dafür eine sinnvolle Grundlage.

c. Aus Sicht von swisscleantech fehlt die Festsetzung eines jährlichen Mindestbeitrags an die Finanzierung der Agglomerationsprogramme. In der jetzigen Form stehen diese Beiträge in direkter Mittelkonkurrenz zu Nationalstrassenaufgaben, was bei nicht vorhergesehenen Grossprojekten wie der vorgeschlagenen 2. Gotthardröhre zu Kürzungen bei diesen Programmen führen könnte, zumal die restlichen Aufgaben – Betrieb und Unterhalt – kaum gekürzt werden können. Da schon heute die Nachfrage der eingereichten Programme die im Rahmen des Verpflichtungskredits verfügbaren Mittel deutlich übersteigt und kaum noch Anreizspielraum zur weiteren qualitativen Verbesserung der Programme durch Erhöhung der Bundesbeiträge besteht, muss dafür gesorgt sein, dass mindestens Beiträge im heutigen Umfang garantiert werden können. swisscleantech fordert daher ein verbindliches Earmarking von mindestens 11% der jährlichen Fonds-Einnahmen für die Agglomerationsprogramme.

4) Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante «Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems»?

Antwort swisscleantech: Die weiterführende Vereinfachung durch Abschaffung der SFSV und Integration dieser Aufgaben in den allgemeinen Bundeshaushalt ist aus Sicht von swisscleantech problematisch, da damit bedeutende Einnahmen und Ausgaben im Bereich des Verkehrs mit dem allgemeinen Haushalt vermischt würden. Dies öffnet ein politisches Konfliktfeld, das mit der Beibehaltung der Zweckbindung im Rahmen der SFSV geschlossen bleiben würde.

B – Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

5) Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?

Antwort swisscleantech: Ja.

Bemerkungen: Der Mineralölsteuerzuschlag ist ein sinnvolles Instrument zur verursachergerechten Finanzierung der Strasseninfrastruktur, das zudem eine klimapolitisch begrüßenswerte, wenn auch in der aktuellen Höhe ungenügende Lenkungswirkung auf den Treibstoffkonsum ausübt. Kurzfristig ist daher die Erhöhung des Zuschlags eine geeignete Massnahme zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzlücke. Eine Erhöhung ist insbesondere auch in Anbetracht der in der Vergangenheit fehlenden Teuerungsanpassung und damit verbundenen realen Vergünstigung des MIV richtig.

Gleichwohl möchte swisscleantech auf den problematischen Interessenskonflikt hinweisen, der zwischen den Treibstoffabgaben als Finanzierungsquelle für die Strasseninfrastruktur und den für den 2°C-Pfad notwendigen Emissionsreduktionen besteht. Mittelfristig muss eine nachhaltige und ökonomisch effiziente Lösung, bestehend aus einer aufkommensneutralen CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffen – in gleicher Ausgestaltung wie die Brennstoffabgabe mit schrittweiser Erhöhung bei Nichterreichen von Emissionszielen – und einem nutzungsbasierten und zeitdifferenzierten Mobility Pricing zur Infrastrukturfinanzierung, angestrebt werden.

6) Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?

Antwort swisscleantech: Ja, mit Vorbehalten.

Bemerkungen: Als Pauschalabgabe welche die tatsächliche Benutzung der Verkehrsinfrastruktur nicht reflektiert und damit auch keine Anreize zur Dämpfung der Verkehrsnachfrage setzt, ist die Automobilsteuer grundsätzlich kein geeignetes Instrument zur Infrastrukturfinanzierung. Zudem verschiebt die vorgeschlagene Zweckbindung je nach Variante jährlich CHF 250 – 400 Mio. aus dem allgemeinen Bundeshaushalt in die Strassenkasse.

In Anbetracht der hohen Akzeptanz des Grundsatzes der Zweckbindung ist swisscleantech aber bereit, die in der Hauptvariante vorgeschlagene Zweckbindung von $\frac{2}{3}$ im Sinne eines politischen Kompromisses zu unter-

stützen, fordert den Bundesrat jedoch auf, konkret aufzuzeigen, wie die Mindereinnahmen im allgemeinen Bundeshaushalt einnahme- oder ausgabeseitig kompensiert werden sollen.

7) Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 auf 45 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer einverstanden (Hauptvariante)?

Antwort swisscleantech: Ja.

Bemerkungen: Wie unter 5) und 6) erläutert, ist eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags die sinnvollere Massnahme als die Zweckbindung der Automobilsteuer. swisscleantech unterstützt daher die Hauptvariante.

8) Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 auf 42 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer oder Teilen davon einverstanden (Nebenvariante)?

Antwort swisscleantech: Nein.

Bemerkungen: Siehe 7).

9) Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:

a. Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?

b. Auf was ist zu verzichten, wenn die Erhöhung tiefer als in der Haupt- oder Nebenvariante ausfallen sollte?

Antwort swisscleantech: Keine Stellungnahme.

10) Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)

a. neu eine Pauschalsteuer einzuführen und

b. zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?

Antwort swisscleantech:

a. Nein.

b. Eine Zweckbindung allfälliger Abgaben für den NAF ist grundsätzlich richtig.

Bemerkungen:

Mittelfristig ist eine nutzungsgerechte Beteiligung jeglicher Fahrzeugtypen an den Kosten der von ihnen genutzten Verkehrsinfrastrukturen aus Sicht der Kostenwahrheit richtig und notwendig. swisscleantech steht daher im Grundsatz auch hinter einer Kostenbeteiligung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. In der vorgeschlagenen Ausgestaltung lehnen wir die Abgabe allerdings aus folgenden Gründen ab:

- Eine Pauschalbesteuerung widerspricht dem Prinzip der Verursacherfinanzierung, da die marginale Kostenbeteiligung mit steigender Nutzung sinkt und damit Vielfahrer bevorzugt und Wenigfahrer bestraft. Dies setzt auch für die relativ saubere und energieeffiziente Elektromobilität Fehlanreize, die längerfristig und mit steigendem Marktanteil aus Gründen der Energieeffizienz und Verkehrsplanung problematisch werden. Die verursachergerechte Alternative – ein dynamisches Mobility Pricing, das die externen Umweltkosten, den Raumbedarf der Infrastruktur und die zeitliche Auslastung reflektiert – ist technisch machbar und wird früher oder später ohnehin für jegliche Fahrzeugtypen notwendig. Da eine Abgabe für alternative Antriebe ab 2020 aufgrund des geringen Marktanteils aus finanzieller Sicht nicht dringlich ist, bleibt auch genügend Zeit, ein Mobility Pricing System unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung zu gestalten, die auch für andere Fahrzeuge anwendbar ist.
- Zum vorgesehenen Einführungszeitpunkt (2020) der Abgabe rechnet das ASTRA mit einem Marktanteil von Elektrofahrzeugen von 1%; bis 2030 soll dieser auf immer noch bescheidene 7% steigen. Die Einführung der Abgabe ist damit zu einem Zeitpunkt geplant, in der die Elektromobilität noch immer an der Schwelle zum Durchbruch steht, und könnte die Marktdurchdringung unnötig verlangsamen.

men ohne aus Finanzierungssicht notwendig zu sein. swisscleantech schlägt daher vor, dass eine Kostenbeteiligung für alternative Fahrzeuge im Rahmen des vorgeschlagenen Mobility Pricing nur in Abhängigkeit von der Erreichung von definierten CO₂-Sektorzielen eingeführt und graduell erhöht wird.

Solange die wahren Kosten der fossilen Antriebe nicht über eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe internalisiert sind, sind alternative Antriebe auf Fördermassnahmen angewiesen um ihr effizientes Marktpotential zu entfalten. Diesbezüglich fordert swisscleantech den Bundesrat zu einem proaktiveren Vorgehen auf und wartet gespannt auf den Masterplan Elektromobilität des BFE. Die spezifische Ausgestaltung sowie der Einführungszeitpunkt einer Kostenbeteiligung von Elektrofahrzeugen muss auch nach Beurteilung dieses Masterplans neu diskutiert werden.

11) Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat künftig auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag einen Teuerungsausgleich vornehmen kann?

Antwort swisscleantech: Ja.

Bemerkungen: swisscleantech unterstützt den vorgeschlagenen Mechanismus zum Teuerungsausgleich. Er macht sowohl aus Finanzierungssicht wie auch aus Sicht der Entwicklung der Kostenbalance zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Sinn. Wie im Vernehmlassungsbericht erläutert, müssten die Treibstoffabgaben heute um mehr als 40 Rp./l höher sein, wenn sie – wie alle anderen Verbraucherpreise – mit der Teuerung Schritt gehalten hätten. Die resultierende reale Vergünstigung des MIV trägt viel zum ungebremsen Strassenverkehrswachstum, der resultierenden Netzüberlastung und der problematischen jüngsten Trendwende vom ÖV zurück zum MIV bei. Dies gilt es in Zukunft unbedingt zu vermeiden.

12) Welcher der beiden vorgeschlagenen Varianten (Hauptvariante, Nebenvariante) geben Sie den Vorzug?

- a. **Hauptvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 45 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer maximal zwei Drittel.**
- b. **Nebenvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 42 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer bis zu hundert Prozent.**

Antwort swisscleantech: a. Hauptvariante

Bemerkungen: Wie bereits erläutert verfolgt die Hauptvariante mit der stärkeren Gewichtung des Mineralölsteuerzuschlags eine konsequentere Nutzerfinanzierung, und hinterlässt zudem eine kleinere Lücke im allgemeinen Bundeshaushalt. swisscleantech unterstützt daher nur die Hauptvariante.

13) Schlagen Sie andere Massnahmen vor, um die Ausgaben und Einnahmen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und im Fonds nach dem Jahr 2017 ins Gleichgewicht zu bringen? Wenn ja, welche?

Antwort swisscleantech: Ja.

Bemerkungen: Wie einleitend erläutert, fordert swisscleantech mittelfristig die Einführung eines flächendeckenden Road Pricing im Rahmen eines verkehrsträgerübergreifenden Mobility Pricing Systems, dessen Preisgestaltung sich an den Zielen einer 2°C-kompatiblen Klima- und Energiepolitik orientiert.

C – Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

14) Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?

Antwort swisscleantech: Für swisscleantech ist es zentral, dass jegliche Ausbauten im Nationalstrassennetz im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtmobilitätsstrategie evaluiert werden, die auf den langfristigen Energie- und Klimazielen des Bundes beruht. Preisliche und nicht-preisliche Massnahmen zur Nachfragesteuerung und zur besseren zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens sollen dabei vor Kapazitätserweiterungen zum Zug kommen.

Dabei sollen auch neue technische Möglichkeiten antizipiert und in der Planung berücksichtigt werden. Bereits heute gibt es Fahrzeuge, die vollautomatisch fahren und sich mit deutlich kleinerem Abstand zu einander bei hohen Geschwindigkeiten sicher bewegen können. Diese Technologie bietet grosses Potential zur Verflüssigung des Strassenverkehrs und Erhöhung der Verkehrsleistung einer Autobahn bei gleichbleibender Spurbzahl. Kurzfristig dringlich erscheinende Kapazitätsausbauten könnten damit längerfristig redundant werden. Im Rahmen einer langfristigen Mobilitätsstrategie müssen solche Entwicklungen genau analysiert und berücksichtigt werden.

Um eine optimale Koordination beim Ausbau von Schiene und Strasse zu gewährleisten, wäre es aus Sicht von swisscleantech sinnvoll, ein einheitliches Entwicklungsprogramm für Schiene und Strasse – anstelle der parallelen Planung für die beiden Träger – zu prüfen. So liesse sich die Gesamtschau des Verkehrs, wie sie laut Art. 2 Abs. 2 NAFG angestrebt wird, am besten gewährleisten.

Zu einzelnen Ausbauprojekten nimmt swisscleantech nicht Stellung.

15) Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgen soll?

Antwort swisscleantech: Siehe 14).

D – Weitere Bemerkungen

16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Antwort swisscleantech: Gewisse Akteure fordern eine reduzierte oder zumindest gestaffelte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zur Schonung der Automobilisten. Zur Kompensation der resultierenden Ausfälle werden unter anderem eine vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer (gemäss Nebenvariante), eine zweckgebundene Erhöhung der Mehrwertsteuer (Mehrwertsteuerpromille) und/oder eine Tunnelabgabe am Gotthard vorgeschlagen. swisscleantech lehnt diese Umschichtung der Kosten zugunsten der Verursacher und zulasten des allgemeinen Bundeshaushalts, der Konsumenten bzw. einer willkürlich ausgewählten Nutzergruppe ab. Insbesondere in Anbetracht der bisher fehlenden Teuerungsanpassung der Mineralölsteuern ist eine Erhöhung um die vorgeschlagenen 15 Rp./l richtig und verkraftbar.