

Frau  
Dr. Adelheid Bürgi-Schmelz  
Direktorin  
Bundesamt für Statistik  
Espace de l'Europe 10  
2010 Neuchâtel

Bern, den 30. April 2002

## **Schweizerische Strassenrechnung – Revision 2000**

### **Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS**

---

Sehr geehrter Frau Direktorin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen dafür, dass Sie uns die Gelegenheit geben, uns zur oben erwähnten Revision äussern zu können. Mit Ihnen sind wir der Meinung, dass die Methode der Strassenrechnung periodisch überprüft und den veränderten Verhältnissen angepasst werden muss. Aus dem zugestellten Schlussbericht, aus der Zusammenfassung der Resultate der bundesinternen Ämterkonsultation und aus den externen Detailstudien entnehmen wir, welche Überlegungen Ihren Revisionsvorschlägen zu Grunde liegen und welche Auswirkungen sie auf die Ergebnisse der Strassenrechnung haben. Mit ihren Vorarbeiten haben Sie uns die Stellungnahme wesentlich erleichtert, wofür wir Ihnen danken möchten.

Wir stellen fest, dass die Schweizerische Strassenrechnung wie bisher nach den Grundsätzen der Wirklichkeitstreue, Konsistenz, Transparenz und Glaubwürdigkeit erstellt werden soll. Die Strassenrechnung soll zeigen, inwieweit die von der öffentlichen Hand getätigten Ausgaben für Infrastruktur und Betrieb des privaten Motorfahrzeugverkehrs durch die entsprechenden anrechenbaren Einnahmen gedeckt werden. Weiterhin soll der Hauptzweck der Strassenrechnung darin liegen, die Eigenwirtschaftlichkeit der Kapitalrechnung und die Kostendeckung der Ausgabenrechnung im Bereich der Wegekosten zu ermitteln. Grundsätzlich teilen wir Ihre Ansicht über die Grundsätze und das Hauptziel. Sie bilden die Basis für unsere Stellungnahme.

## **I. Generelle Bemerkungen und zusätzliche Revisionsanträge**

Bevor wir uns zu den einzelnen Revisionspunkten äussern, übermitteln wir Ihnen einige Überlegungen zur nach wie vor bestehenden Problematik der Schweizerischen Strassenrechnung. Dabei kommen wir einerseits auf Anliegen zurück, die wir bereits bei der letzten Revision vorgebracht haben; andererseits unterbreiten wir Ihnen zusätzliche Anträge, die u.E. im Rahmen der jetzigen Revision ebenfalls behandelt werden sollten.

### **1. Kategorie „Ausländische Fahrzeuge“**

Schon bei der letzten Revision hat die interdepartementale Arbeitsgruppe die von der Expertenkommission Nydegger beantragte Schaffung einer Kategorie „Ausländische Fahrzeuge“ aus methodischen Gründen abgelehnt. Wir haben diese Verweigerung schon damals gerügt und verstehen es deshalb nicht, dass diese Kategorie auch jetzt nicht unter den Revisionsvorschlägen zu finden ist. Verkehrspolitisch ist es von Bedeutung, zu wissen, welchen Beitrag ausländische Fahrzeuge an die Strassenaufwendungen in unserem Land leisten und welche Kosten ihnen angelastet werden müssen. Das gilt heute insbesondere für den ausländischen Transitgüterverkehr. So basiert die mit der Europäischen Union (EU) vereinbarte Transitgebühr auf den Kosten der A2 Basel–Chiasso. Die EU hat es in den bilateralen Verhandlungen nämlich abgelehnt, dass die Schweiz die Höhe der Transitgebühr mit fragwürdig berechneten externen Kosten begründet.

Selbst im Infrac-Bericht (S. 15) wird darauf hingewiesen, dass auf Grund der veränderten Ausgangslage eine Ausweisung der ausländischen Fahrzeuge grundsätzlich als sinnvoll erachtet wird. Wir können uns dabei ein etappenweises Vorgehen mit lediglich den beiden Kategorien PW und LKW vorstellen und stellen folgenden **Antrag**:

*Die Schaffung einer neuen Kategorie „Ausländische Fahrzeuge“ ist in die Revision 2000 aufzunehmen, und es ist mit den LKW zu beginnen.*

### **2. Neubeurteilung der Anrechnung von WUST/MWSt-Erträgen auf Treibstoffen**

In Anlehnung an die Empfehlung der Kommission Nydegger haben wir schon bei der Revision 1986 verlangt, dass die WUST-Erträge auf den Treibstoffzöllen, d.h. dem Grundzoll und dem Zollzuschlag, der Strassenrechnung vollständig angerechnet werden. Auf Antrag der interdepartementalen Arbeitsgruppe wurde im Bundesratsbeschluss vom 25. Juni 1986 festgelegt, dass nur die WUST auf dem Zollzuschlag der Strassenrechnung gutzuschreiben sei. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat diesen Entscheid bis heute nicht akzeptiert.

Das Bundesamt für Statistik (BFS) will nun mit der Revision 2000 diese Teilanrechnung für die MWSt auf dem Mineralölsteuerzuschlag fortsetzen. Wir sind der Auffassung, dass die Anrechnung der MWSt-Erträge unter den heutigen verkehrs- und finanzpolitischen Verhältnissen neu beurteilt werden muss. Die MWSt-Erträge auf der Mineralölsteuer sind der Schweizerischen Strassenrechnung gutzuschreiben. Es kann nicht mehr hingenommen werden, dass Steuern auf einer Bundessteuer in der Grössenordnung von rund 180 Millionen Franken jährlich in der Strassenrechnung schlicht unterschlagen werden. Neu gilt dies auch für die MWSt-Erträge der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Höhe von 50 bis 60 Millionen Franken pro Jahr.

Es geht uns mit diesem Vorschlag ganz klar um die Befolgung der vier hievor erwähnten Grundsätze und nicht um eine blosser Verbesserung der Ergebnisse der theoretischen Strassenrechnung. Wir stellen daher folgenden **Antrag**:

*Der Strassenrechnung sind die gesamten MWSt-Erträge der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlages sowie der LSVA gutzuschreiben.*

### **3. Strassenrechnung als Grundlage für die Abgabenpolitik?**

Im Infrac-Bericht wird auf Seite 17 bis 19 für eine Erweiterung der Strassenrechnung mit den externen Kosten plädiert, um sie als Grundlage für die Abgabenpolitik zu verwenden. Mit Genugtuung haben wir festgestellt, dass diese Erweiterung nicht unter den Revisionsvorschlägen figuriert. Auch wir wenden uns mit guten Gründen gegen eine solche Erweiterung der bestehenden Wegekostenrechnung. Der Forschungsansatz der schweizerischen Experten ist nicht über alle Zweifel erhaben. Dasselbe gilt auch für die Schwierigkeiten bei der Ermittlung und der Anlastung von Kosten an die Verursacher sowie für die Monetarisierung von Schäden der verschiedensten Art. Schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass die Schätzungen der externen Kosten je nach Wahl der „richtigen“ Methode leicht um den Faktor drei bis vier differieren, also für eine seriöse Strassenrechnung nicht geeignet sind.

**Der Hauptmangel liegt aber darin, dass sich diese Methode ausschliesslich mit der Kosten- seite des Problems befasst und damit den volkswirtschaftlichen Nutzen eines funktionierenden Verkehrssystems vernachlässigt.** Vom Strassensystem profitieren nicht nur die Benützer, sondern alle Einwohner sowie die Wirtschaft. Selbst der Staat holt sich seinen Anteil in Form von zusätzlichen Steuererträgen, die als externer Nutzen des Strassensystems bezeichnet werden – gleichgültig, ob dieser beim Steuerpflichtigen internalisiert ist oder nicht.

In der schweizerischen Verkehrspolitik stehen heute zudem auch nicht volkswirtschaftliche, sondern rein finanzielle Motive im Vordergrund. Das politische Ziel besteht in einer möglichst vollständigen Anlastung der externen Kosten allein beim motorisierten Strassenverkehr. Dabei wird bewusst übersehen, dass der ständige Wandel der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung es gerade ausschliesst, durch „gezielte“ Interventionen eine allokatiosoptimale Gleichgewichtslage herzu-

stellen. Noch immer frönt man der Strategie, die „Kostenwahrheit“ im Verkehr mit einem „administrierten Allokationsoptimum“ zu erreichen. Die Plafonierungs- und Verteuerungsstrategie für den Individualverkehr, verknüpft mit der als Förderung bezeichneten Subventionspolitik des öffentlichen kollektiven Verkehrs ist nicht neu, sondern nur eine Fortsetzung der alten Politik unter neuen Titeln.

In der Tat nötig aber wären neue Strategien, die eine nachfragegerechte Entwicklung des Strassenverkehrs weiterhin ermöglichen und gleichzeitig dessen noch vorhandenen negativen Folgen verringern. Dazu ist keine pseudowissenschaftliche Schuldzuweisung erforderlich. Vielmehr hat der Staat zuerst einmal den objektiven Nachweis über den effizienten Einsatz der von den Strassenbenützern geleisteten Geldmittel zu erbringen und den Beitrag der einzelnen Verkehrsträger an die Volkswirtschaft zu ermitteln. Diesbezüglich leistet das BFS mit der auf Fakten basierenden Strassen- und Kategorienrechnung sowie den Varianten Kapital- und Ausgabenrechnung einen wertvollen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion. Die Erweiterung der bestehenden Wegekostenrechnung ist mit den heute vorhandenen Daten wissenschaftlich nicht zu verantworten.

Wir können uns vorstellen, dass in einzelnen Vernehmlassungen erneut eine Erweiterung der bestehenden Wegekostenrechnung gefordert wird. Aus diesem Grunde formulieren wir den folgenden **Antrag**:

*Begehren zur Erweiterung der Strassenrechnung mit den externen Kosten sind abzulehnen. Dem Bundesrat ist zu empfehlen, unter den geschilderten Gründen solange auf eine Erweiterung zu verzichten, bis allseitig anerkannte Basiszahlen sowohl über die Kosten als auch über die Nutzen des motorisierten Strassenverkehrs vorhanden sind.*

#### **4. Darstellung der Finanzströme zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden**

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat sich in den letzten 40 Jahren aktiv an der Diskussion über die Strassenrechnung beteiligt. Er ist auch heute noch an einer möglichst aussagekräftigen jährlichen Ermittlung der Eigenwirtschaftlichkeit des motorisierten Strassenverkehrs interessiert. In einer Zeit, in der andere Verkehrsträger vorübergehend oder dauernd am „Subventionstropf“ der öffentlichen Hand hängen, ist es einerseits wichtig, dass amtlich festgehalten wird, ob der motorisierte Strassenverkehr für seine Wegekosten aufkommt oder nicht. Andererseits werden für die praktische Verkehrs- und Finanzpolitik Angaben über die tatsächlichen Finanzströme immer wichtiger. Der Strassenbenützer hat heute ein Anrecht darauf, zu wissen, wo seine Fiskalabgaben hingehen und für was sie effektiv eingesetzt werden. Für die Verantwortlichen der Verbände wird es nämlich immer schwieriger, ihren Mitgliedern zu erklären, weshalb sie – trotz Überschüssen in der vom BFS publizierte Strassenrechnung – für ihre Gemeindestrassen noch einmal mit allgemeinen Steuermitteln aufkommen müssen. Es wird auch nicht mehr verstanden, dass der

Strassenbenützer auf der einen Seite für fiktive Schulden Zinsen zu bezahlen hat und auf der anderen Seite für Strassenbauten in den Gemeinden zum zweiten Mal aufkommen muss.

Wir haben uns überlegt, wie dieser Misstand ohne grosse Arbeit und zusätzliche Kosten behoben werden könnte. Wir stellen deshalb den folgenden **Antrag**:

***Die Publikation der jährlichen Ergebnisse der Strassenrechnung ist mit Angaben über die effektiven Finanzströme zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden zu ergänzen.***

## **II. Stellungnahme zu den Revisionsanträgen des BFS**

### **1. Globalrechnung**

#### ***Ziffer 5.1: Berücksichtigung der Mehrwertsteuer in der Strassenrechnung***

Im Bericht werden die Ergebnisse der Methoden „Prinzip der Transparenz“ und „Nettoprinzip“ verglichen. In beiden Fällen ist eine Verbesserung der Rechnung festzustellen. Die Differenzen sind nicht gross. Da mit der Einführung der Mehrwertsteuer ab 1995 die Erträge genau ermittelt werden können, stimmen wir Ihrem Antrag zu, ab 1995 die Methode „Nettoprinzip“ anzuwenden, d.h. die Mehrwertsteuererträge bei den Strassenausgaben abzuziehen.

#### ***Ziffer 5.2: Gutschrift der WUST/MWSt auf dem Zoll- bzw. Mineralölzuschlag***

Mit einigem Erstaunen stellen wir fest, dass der Bundesratsbeschluss vom 25. Juni 1986 erst mit der vorgesehenen Revision 2000 vollzogen wird. Wie wir bereits erläutert haben, halten wir Ihren Revisionsvorschlag für unzureichend. Wir fordern daher kategorisch, dass die Doppelbesteuerung wenigstens in der theoretischen Strassenrechnung endlich berücksichtigt wird und die gesamten Erträge auf den Mineralölsteuern sowie der LSVa der Strassenrechnung als spezielle Leistungen des motorisierten Strassenverkehrs angerechnet werden, wie es übrigens auch im Infrass-Bericht empfohlen wird.

#### ***Ziffer 5.5: Datenerhebung***

Die Revisionsvorschläge tragen wesentlich zu einer rationelleren und damit effizienteren Datenbeschaffung bei, ohne dass damit eine qualitative Verschlechterung der Basisdaten entsteht. Wir stimmen deshalb sowohl dem Vorgehen als auch dem vereinfachten Kontenplan zu.

## 2. Kategorienrechnung

### *Ziffer 6.2: Ermittlung der schwerverkehrsabhängigen Reparaturkosten (gewichtsabhängige Kosten I)*

Die Studie LAVOC kommt zum Schluss, dass der derzeitige Schlüssel von 45 Prozent für alle Strassentypen weiter verwendet werden kann. Darnach werden 45 Prozent des baulichen Unterhalts, d.h. der Reparaturkosten, den Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen angelastet. **Wir stimmen diesem Antrag zu.**

### *Ziffer 6.3: Ermittlung der schwerverkehrsabhängigen Investitionskosten (gewichtsabhängige Kosten II)*

Die Studie LAVOC geht davon aus, dass die bisherige Verteilung der gewichtsbedingten Kosten II grundsätzlich beibehalten werden können – vorausgesetzt, dass die Berechnung des baulichen Unterhaltes der Strassen, die Fahrzeuglängen und die Datenerhebung aktualisiert werden. Die Schlüsselwerte für die gewichtsabhängigen Kosten II wirken sich wohl am sensitivsten auf die Kategorienrechnung aus. Die Abweichungen sind indessen noch erträglich für den Güter- bzw. für den Schwerverkehr. **Wir sind deshalb für die Übernahme der neuen Werte.**

### *Ziffer 6.4: Ermittlung des fahrbahnbezogenen Anteils an den Kapazitätskosten*

Die gewichtsunabhängigen Kapazitätskosten, die schon bisher nicht direkt einer Benützerkategorie zugeordnet werden konnten, sollen nach dem bisherigen Schlüssel umverteilt werden, d.h. 80 Prozent der Kapazitätskosten werden als mit der Fahrbahn im Zusammenhang und 20 Prozent als nicht fahrbahnabhängig betrachtet. **Wir stimmen diesem Antrag zu.**

### *Ziffer 6.5: Die proportionalen und exponentiellen Achslastfaktoren*

Der bisherige Achslastfaktor AFe für die Aufschlüsselung der gewichtsabhängigen Kosten I wird durch den Koeffizienten d'agressivité COa ersetzt und der proportionale Achslastfaktor AFp für die Verteilung der gewichtsabhängigen Kosten II wurde neu berechnet. Aufgrund des LAVOC-Berichts kommen wir zur Auffassung, dass die neuen Faktoren zu einer präziseren Kostenaufteilung führen. **Wir stimmen der Änderung zu.**

**Ziffer 6.6:      *Durchschnittliche jährliche Fahrleistungen***

Die Kategorienrechnung wird rückwirkend ab 1986 mit den neuen Fahrleistungen berechnet. Künftig werden die durchschnittlichen jährlichen Fahrleistungen der Fahrzeugkategorien für jedes neue Jahr mit den neusten verfügbaren Zahlen aktualisiert. Wir möchten darauf hinweisen, dass für den Schwerverkehr eine Auswertung der LSVA-Unterlagen unter Umständen genauere Daten liefern könnte. **Wir stimmen dem Antrag zu.**

Falls erwünscht, sind wir gerne bereit, bei einer (allenfalls konferenziellen) Bereinigung unserer Vorschläge zur Revision 2000 der Schweizerischen Strassenrechnung mitzuwirken.

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

**Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS**

Der Generalsekretär

Hans Koller