



15.023

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en oeuvre du programme de développement stratégique des routes nationales**

LEUTHARD DORIS

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich finde das ebenfalls eine spannende Frage, weshalb wir es im Vorfeld abgeklärt haben. Es tut mir leid, wenn ich nun ein paar staatspolitische und steuerrechtliche Ausführungen machen muss.

Es ist tatsächlich so, dass bei den Wertsteuern wie der Mehrwertsteuer, der direkten Bundessteuer, der Verrechnungssteuer die Teuerung in der Entwicklung der Steuer mit enthalten ist. Dort stellt sich das Problem einer Teuerungsanpassung nicht. Anders ist es bei den sogenannten Mengensteuern, bei Steuern, die mengenmässig erhoben werden. Dazu gehört etwa die Mineralölsteuer. Dort reduziert sich natürlich die Steuerbelastung, wenn die Teuerung nicht eingerechnet wird und die Menge sich reduziert. So sind die im Gesetz festgelegten 30 Rappen Zuschlag heute nur noch 14 Rappen wert. Wir legen hier natürlich auch den Tarif fest. Effektiv ist dieser Zuschlag heute noch 14 Rappen wert. Umgekehrt bezahlen wir natürlich der Wirtschaft die Bauteuerung, und zwar jedes Jahr, völlig selbstverständlich. Dort verzichtet niemand freiwillig. Das ist der Unterschied.

Es ist auch kein Präjudiz: Bei der LSVA ist seit 2005 ein Teuerungsausgleich vorgesehen. Auch die Schwerkverkehrsabgabe ist eine Mengensteuer. Dasselbe gilt bei der CO₂- und der VOC-Lenkungsabgabe. Bei allen Mengensteuern ist dieser Mechanismus berechtigt. Gerade hier macht es Sinn. Einerseits gibt es Kostenanpassungen, andererseits eben eine Reduktion der Einnahmen. Norwegen hat beschlossen, ab 2025 alle fossil betriebenen Autos zu verbieten. Sie werden somit gar keine entsprechenden Steuern mehr erheben und müssen komplett neue Einnahmen vorsehen. Mit unserem System wollen wir bei fossil betriebenen Autos bleiben, aber die Einnahmen gehen natürlich zurück. Deshalb denke ich: Mit dem Teuerungsausgleich kann man dieser Situation einigermaßen entgegenwirken. Es ist eine Kann-Bestimmung. Wie Herr Ständerat Wicki zu Recht gesagt hat, muss zuerst ein Bedarf bestehen. Man kann nicht auf Vorrat anpassen. Es muss im Tiefbau, in der Wirtschaft eine Teuerung von 3 Prozent aufgelaufen sein.

Wir kommen dann in die Kommissionen und würden wie üblich die KVF beider Räte fragen. Es wäre mir völlig egal, auch noch die Finanzkommissionen zu begrüßen, selbstverständlich beider Räte. Das wäre legitim.

Zu Herrn Noser: Erstens tritt dieses Gesetz kaum vor 2018 in Kraft. Was dann gilt, weiss ich nicht. Aber auch hier wäre die Voraussetzung, dass es einen Teuerungsanstieg von 3 Prozent gegeben haben muss. Bei einer negativen Teuerung gehe ich davon aus, dass auch die Bauwirtschaft geringere Kosten haben würde. Da wir die Teuerung seit 1974 nicht angepasst haben, ist eine Reduktion wirklich kein Thema. Eine theoretische Frage stellt sich aber hier natürlich.