

Frau Bundespräsidentin Karin Keller-Sutter
Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
3003 Bern

per E-Mail: ep27@efv.admin.ch

Bern, 5. Mai 2025

Vorentwurf des Bundesgesetzes über das Entlastungspaket 2027
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Mit Schreiben vom 29. Januar 2025 haben Sie die Vernehmlassung zu den titelerwähnten Vorlagen eröffnet. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Allgemeine Bemerkungen

Die Vorlage hat zum Ziel, die festen Ausgaben des Bundes zu verringern, bei denen weder der Bundesrat noch das Parlament im Rahmen des normalen Haushalts einen Spielraum für Entscheidungen haben. Diese Einsparungen sind erforderlich, um die prognostizierten Mehrkosten, vor allem im Bereich der AHV und der Armee, auszugleichen.

Der AGVS unterstützt grundsätzlich die Reduktion der festen Ausgaben des Bundes und eine Anpassung der Kostenverteilung zwischen Bund und Kantonen. Die im Bereich des Strassenverkehrs vorgeschlagenen Änderungen lehnen wir jedoch aus den folgenden Gründen entschieden ab:

- Die Erhöhung der Ausgaben der AHV, insbesondere durch die Einführung der 13. AHV-Rente, sollte allein durch zusätzliche Abgaben finanziert werden, die von der Bevölkerung zu zahlen sind, die diese Massnahme auch beschlossen hat.
- Investitionen des Staates in die Beseitigung von Staus auf den Nationalstrassen führen zu einem mehr als doppelten Nutzen für die Wirtschaft und die Bürger.
- Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds sowie der Bahninfrastrukturfonds wurden durch Volksabstimmungen demokratisch akzeptiert. Die von der Bevölkerung finanzierten Ausbaumassnahmen schaffen wirtschaftliche Mehrwerte und Aufträge, die wiederum zu höheren Steuereinnahmen führen. Eine Reduzierung dieser Mittel würde einen klaren Bruch mit dem demokratischen Willen darstellen und wäre aus wirtschaftlicher Sicht unangemessen.

- Im Gegensatz zu anderen Bereichen trägt der private Strassenverkehr bereits eine höhere Steuerlast (z. B. durch die Importsteuer auf Elektrofahrzeuge, die kurzfristig Mehreinnahmen von nahezu 200 Millionen Franken generiert), zusätzlich zur „vorübergehenden“ Umwidmung des zweckgebundenen Anteils der Mineralölsteuer, der laut Verfassung eigentlich dem NAF zugeordnet werden sollte.
- Eine Reduzierung der Mittel für die Verkehrssicherheit (Fonds für Verkehrssicherheit) sowie für die nicht zweckgebundenen Beiträge an die Kantone würde zu irreparablen Verlusten führen.

Weiter stellt die berufliche Aus- und Weiterbildung ein essenzielles Fundament des Schweizer dualen Bildungssystems dar und als AGVS machen wir uns stark im Bereich der Bildung. Soll dem Fachkräftemangel in Zukunft noch entgegengewirkt werden können, ist es von höchster Wichtigkeit die benötigten finanziellen Mittel im Bildungsbereich nicht weiter zu reduzieren.

Nebst unserem Einsatz in der Bildung wollen wir auch die Meinungsbildung, Information und Nähe bei unseren Mitgliedern fördern. Über das Verbandsorgan AUTOINSIDE nimmt der AGVS wichtige Verbandsaufgaben wahr. Eine Streichung der indirekten Presseförderung für die Mitgliedschaftspresse hätte eine Einstellung des Magazins zum Nachteil aller Lesenden zur Folge, weshalb wir eine Streichung dieser Subvention entschieden ablehnen.

Detaillierte Bemerkungen

Aus den folgenden Gründen lehnt der AGVS die nachfolgenden Sparmassnahmen, die den privaten Strassenverkehr den Bereich Bildung und Forschung sowie die indirekte Presseförderung 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.)

Der AGVS 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 aus Prämien der Versicherten finanziert. Es ist eine Ausnahme für die Verkehrssicherheit vorzusehen, da dieser Vorschlag ansonsten das sofortige Ende der von Partnerorganisationen organisierten und mitfinanzierten Präventionskampagnen bedeuten würde. Ein Beispiel dafür ist die Sensibilisierungskampagnen zur Verringerung der Unfälle auf dem Schulweg.

[2.7] Aufhebung der Förderbestimmungen im Weiterbildungsgesetz, Art. 12, 16, 17 WeBiG

Der Entwurf sieht vor, dass künftig auf Finanzhilfen an Organisationen der Weiterbildung verzichtet werden soll. Zudem soll der Bund keine Finanzhilfen mehr an die Kantone für die Förderung der Grundkompetenzen Erwachsener leisten. Es soll den Kantonen überlassen sein, ob und in welchem Umfang sie künftig die Grundkompetenzen Erwachsener fördern.

Einsparungspotenzial [CHF]

2027: 19,2 Mio.

2028: 19,6 Mio.

Der AGVS positioniert sich als Verfechter der Erwachsenenbildung ohne direkte Betroffenheit dieser Sparmassnahme grundsätzlich gegen diesen Vorschlag, denn der Wegfall der Mittel könnte dazu führen, dass gesellschaftlich bedeutsame Kurse oder Programme wegfallen könnten, da Kantone nicht verpflichtet sind diese finanziell zu unterstützen oder gar aufrechtzuerhalten. Ausserdem wird die Flexibilität und Vielfalt des Kursangebots negativ beeinträchtigt.

[2.8] Kürzung der Berufsbildungsausgaben auf die Richtgrösse, Art. 57 BGG

Die Gesetzesänderung sieht vor, die Pauschalbeiträge und die Innovations- und Projektbeiträge anzupassen, dass die Richtgrösse von 25 Prozent gemäss Prognosen der Kosten der öffentlichen Hand genau eingehalten wird. Bei den Innovations- und Projektbeiträgen wird die Höhe des Bundesbeitrags auf höchstens 50 Prozent des anrechenbaren Aufwands begrenzt.

Einsparungspotenzial [CHF]

2027: 23,8 Mio.

2028: 20,5 Mio.

Der AGVS lehnt die Kürzung der Bildungsausgaben ab. Er erfüllt selbst als Verband und damit Organisation der Arbeitswelt im Auftrag der Kantone Aufgaben nach dem Berufsbildungsgesetz. Er ist zur Deckung seines Aufwandes auf die Pauschalbeiträge und die Innovations- und Projektbeiträge angewiesen. Bereits heute leisten die Betriebe im Geltungsbereich des Berufsbildungsfonds Beiträge für die branchenspezifischen Ausbildungen. Muss der AGVS seine Eigenleistung erhöhen, führt dies einerseits dazu, dass der Verband mehr Eigenmittel mobilisieren und damit als Folge möglicherweise die Beiträge in den Berufsbildungsfonds erhöhen muss. Andererseits werden bildungsspezifische Projekte in der Anzahl und im Umfang u.U. reduziert werden müssen. Die Branche kämpft bereits jetzt mit Nachwuchsmangel und ist darauf angewiesen, dass Jugendliche auf das Autogewerbe aufmerksam gemacht werden und sich anschliessend für eine Berufslehre entscheiden. Werden Beiträge gekürzt, ist mit weiteren Rückgängen bei den Zahlen der Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger zu rechnen. Es kann nicht einfach davon ausgegangen werden, dass die Kantone die fehlenden Beträge zur Verfügung stellen werden, was ebenso ein erheblicher Eingriff in die Hoheit der Kantone darstellt. Die Berufsbildung ist zudem im Vergleich zum Hochschulsystem stark unterfinanziert, weshalb weitere Einsparungen nicht tragbar sind, zumal die Schweizer Berufsbildung für ihre exzellente Anpassungsfähigkeit an den Arbeitsmarkt bekannt ist und dies nicht zuletzt dank der gesamtwirtschaftlich nutzbringenden Investitionen der Ausbildungsbetriebe, welche im Bericht nicht berücksichtigt werden.

[2.11] Kürzung der indirekten Pressförderung, Art. 16 PG

Die vorgeschlagenen Anpassungen sehen vor, die jährlichen Subventionen für die Regional- und Lokalpresse im Umfang von CHF 5 Mio. zu reduzieren und für die Mitgliedschafts- und Stiftungspresse von CHF 20 Mio. zu streichen.

Einsparungspotenzial [CHF]

2027: 25 Mio.

2028: 25 Mio.

Erst kürzlich in der Frühjahrssession 2025 haben National- und Ständerat im Rahmen des Geschäfts 22.423 «Für eine unabhängige Presse sind die Beträge zur indirekten Förderung anzupassen» für die Beibehaltung der indirekten Pressförderung für die Mitgliedschafts- und Stiftungspresse gestimmt. Diesen Beitrag nun in Frage zu stellen und entgegen dem Willen

des Parlaments kippen zu wollen, wäre überaus fragwürdig. Das System der indirekten Presseförderung hat sich bewährt und die Mitgliedschaftspresse ist entgegen der Behauptung im Bericht sehr wohl für die Meinungsbildung in verschiedenen kulturellen Kreisen sowie in verschiedenen Berufsbranchen von hoher Relevanz. Der AGVS wäre von dieser Massnahme direkt betroffen und müsste ihr Verbandsorgan AUTOINSIDE einstellen, da ohne die Förderung eine eigene Finanzierung nicht mehr möglich wäre. Aus diesen Gründen ist die Förderung der CHF 20 Mio. vollumfänglich beizubehalten.

[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.

Der AGVS lehnt diese Sparmassnahme ab, da viele Kantone nicht in der Lage sein werden, für die für den Unterhalt des Netzes benötigten Beträge zu einzuspringen. Ein unzureichender Unterhalt der Strassen führt zu einem höheren Unfallrisiko und mittelfristig zu exponentiell steigenden Kosten. Mit schlechten Strassen gehen ebenfalls höhere Klima- und Umwelteinwirkungen einher und der Transport von Waren und damit die Wirtschaftsleistung wird behindert.

[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.

Der AGVS lehnt diesen Revisionsvorschlag ab, da das Gesetz zwar die Möglichkeit einer Finanzierung, jedoch keine Pflicht vorsieht. Für eine Sistierung des Förderprogramms ist also 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. Eine Gesetzesänderung muss nicht vorgenommen werden, sie würde nur die spätere Wiederaufnahme der Förderungsprogramme – sofern genügend Mittel vorhanden sind – verzögern.

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.

Einsparungspotenzial [CHF] 2027: 17,3 Mio. 2028: 17,5 Mio.

Der AGVS 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. Mit schlechten Strassen gehen ebenfalls höhere Klima- und Umwelteinwirkungen einher und der Transport von Waren und damit die Wirtschaftsleistung wird behindert.

[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.

Der AGVS lehnt diesen Vorschlag entschieden ab, da er dem demokratischen Willen und der Zweckgebundenheit des NAF 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 Umleitung von Geldmitteln auf Kosten der Automobilistinnen und Automobilisten 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 in dieser Hinsicht um eine der effizientesten öffentlichen Ausgaben.

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 Bundessteuern nicht zu erhöhen, strebt der Bundesrat im Gegenzug 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. Der AGVS verurteilt diese verdeckte Steuererhöhung für die Strassenbenutzerinnen und -benutzer aufs Schärfste. Wir werden alle verfügbaren demokratischen Mittel einsetzen, die beabsichtigte Kürzung der Einlagen des NAF zu bekämpfen, im Falle, dass dieser Vorschlag tatsächlich weiterverfolgt werden sollte.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Manfred Wellauer
Vizepräsident



Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung