

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Fiskalpolitik, Motorfahrzeugsteuer</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Bundesratsgeschäft</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Eperon, Lionel  
Hirter, Hans  
Müller, Eva  
Rinderknecht, Matthias  
Terribilini, Serge  
Zumofen, Guillaume

## Bevorzugte Zitierweise

Eperon, Lionel; Hirter, Hans; Müller, Eva; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Fiskalpolitik, Motorfahrzeugsteuer, Bundesratsgeschäft, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Wirtschaft</b>	1
Wirtschaftspolitik	1
Konjunkturlage- und politik	1
Geld, Wahrung und Kredit	3
Banken	3
<b>offentliche Finanzen</b>	4
Indirekte Steuern	4
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	6
Verkehr und Kommunikation	6
Strassenverkehr	6
Umweltschutz	6
Allgemeiner Umweltschutz	6

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>WTO</b>	Welthandelsorganisation
<b>EVD</b>	Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
<b>BFK</b>	Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen
<b>AIA</b>	Automatischer Informationsaustausch
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>WAK-NR</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats
<b>GBI</b>	Gewerkschaft Bau und Industrie
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>EWG</b>	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
<b>AIAG</b>	Bundesgesetz über den internationalen automatischen Informationsaustausch in Steuersachen
<b>AStG</b>	Automobilsteuergesetz
<hr/>	
<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>OMC</b>	Organisation mondiale du commerce
<b>DFE</b>	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
<b>BFC</b>	Bureau fédéral de la consommation
<b>EAR</b>	Echange automatique de renseignements
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>CER-CN</b>	Commission de l'économie et des redevances du Conseil national
<b>SIB</b>	Syndicat industrie et bâtiment
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>CEE</b>	Communauté économique européenne
<b>LEAR</b>	Loi fédérale sur l'échange international automatique de renseignements en matière fiscale
<b>Limpauto</b>	Loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Wirtschaftspolitik

#### Konjunkturlage- und politik

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 01.09.1990  
HANS HIRTER

Die vor einem Jahr vom EVD eingesetzte Expertenkommission konnte ihren Entwurf zu einem **Stabilitätsgesetz**, welches das Gesetz über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung ablösen soll, vorlegen. Der als Rahmengesetz konzipierte Entwurf versucht, den Konjunkturartikel der Bundesverfassung zu konkretisieren.<sup>1</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 19.12.1996  
HANS HIRTER

Im Dezember trafen sich schliesslich die Bundesräte Delamuraz, Koller und Villiger mit Vertretern der Regierungsparteien und später auch des Vororts und der Gewerkschaften, um über die Idee zu diskutieren, **baureife Projekte** (namentlich im Bereich des Strassen- und Eisenbahnbaus) **zeitlich vorzuziehen**. Der Bundesrat stützte sich dabei auf einen Vorschlag einer aus Vertretern der Nationalbank, der Verwaltung, der Sozialpartner und der Wissenschaft gebildeten Expertengruppe. Nach diesen Gesprächen verkündeten die Gewerkschaften, dass sie ein Investitionsprogramm des Bundes in der Höhe von 700 Mio Fr. erwarteten. Der Vorort sprach sich hingegen gegen eine zusätzliche Verschuldung des Bundes aus und konnte sich höchstens mit der beschleunigten Inangriffnahme von Bauprojekten einverstanden erklären, deren Finanzierung bereits gesichert ist. Der Bundesrat kündigte nach diesen Gesprächen mit den Regierungsparteien und den Sozialpartnern an, dass er für die auf Ende April 1997 geplante Sondersession des Parlaments entsprechende Anträge stellen wolle. Das Hauptgewicht werde er dabei einerseits auf vorgezogene Investitionen und andererseits auf Steuererleichterungen für Unternehmen legen.<sup>2</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.03.1997  
HANS HIRTER

Gleichzeitig mit seinen Anträgen für eine unternehmerfreundliche Unternehmenssteuerreform präsentierte der Bundesrat Ende März die vom Nationalrat im Vorjahr geforderten Massnahmen zur Belebung der Konjunktur. Er schlug ein auf zwei Jahre verteiltes **Investitionsprogramm** im Umfang von 561 Mio Fr. zugunsten der Bauwirtschaft vor, welches ein Auftragsvolumen von etwa 2,4 Mia Fr. auslösen soll. Dieses Programm setzt sich zusammen aus vorgezogenen Investitionen des Bundes zur Renovation der eigenen Liegenschaften (ca. 100 Mio Fr.), der befristeten Erhöhung von früher gekürzten Beitragssätzen im Nationalstrassenbau (ca. 150 Mio) und der Freigabe von (im Rahmen von Sparmassnahmen gesperrten) Krediten für andere Bundesinvestitionen (40 Mio) einerseits, sowie aus Beiträgen an Gemeinden und Kantone (200 Mio), die eigene Investitionen vorziehen (und bis Ende Juni 1999 abschliessen) andererseits. Weiter beantragte die Regierung Subventionen für energiepolitisch sinnvolle Projekte von Privaten zur Nutzung von erneuerbaren Energien (ca. 60 Mio Fr.).<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.04.1997  
HANS HIRTER

Mit Ausnahme der **SVP**, welche das Programm als zu teuer, wirkungslos und überdies hemmend für notwendige Struktur Anpassungen **ablehnte**, reagierten die bürgerlichen Parteien und die Unternehmerverbände mit verhaltener Zustimmung. Die SP und der Gewerkschaftsbund waren mit der Stossrichtung einverstanden, verlangten aber eine Aufstockung des Kredits um 200 Mio Fr. (SGB) resp. auf 1 Mia Fr. (SP).<sup>4</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 30.04.1997  
HANS HIRTER

Das Paket wurde vom **Parlament** in der Sondersession von Ende April gleichzeitig mit der Unternehmenssteuerreform und einer Liberalisierung der Lex Friedrich über Grundstückverkäufe an Ausländer beraten. Dieser Konnex war insofern von Bedeutung, weil die Zustimmung der SP zu einer unternehmerfreundlichen Steuerreform die politische Gegenleistung für das Eintreten der FDP auf das Impulsprogramm darstellte. Im Nationalrat blieb ein **von der SVP- und der FP-Fraktion unterstützter Nichteintretensantrag**, der den wirtschaftlichen Sinn von staatlichen Konjunkturstützungs massnahmen grundsätzlich in Abrede stellte, erfolglos. Für die Beschlüsse A bis C (Nationalstrassen, Impulsprogramm, bundeseigene Bauten) wurde bei 24, 34 resp. 39 Gegenstimmen Eintreten beschlossen. Beim Beschluss E (Beiträge für energiepolitisch sinnvolle Projekte von Privaten), wo aus grundsätzlichen

ordnungspolitischen Gründen auch die FDP-Fraktion für Nichteintreten war, fiel das Ergebnis mit 103 zu 70 Stimmen am knappsten aus. Dies war auch der einzige Beschluss, zu dem im Ständerat ein Nichteintretensantrag vorlag (Bisig, fdp, SZ); er unterlag mit 20 zu 9 Stimmen.

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 12.05.1997  
HANS HIRTER

Für den **Vollzug des Impulsprogramms**, das eine Bundessubvention von 15-20% an vorgezogene kommunale und kantonale Investitionen ausrichtet, legte das federführende Bundesamt für Konjunkturfragen (BFK) fest, dass die Gemeinden bis zum 30. September ihre Gesuche via Kanton einreichen müssen. Die Gesuchsteller hatten dabei nachzuweisen, dass es sich um zurückgestellte, das heisst nicht ohnehin zur Realisierung vorgesehene Projekte handelt, und dass die subventionierten Arbeiten bis zum 30. Juni 1999 abgeschlossen sein werden. Die zur Verfügung stehenden 200 Mio Fr. wurden nach einem fixen Verteilschlüssel (Mittel aus den Anteilen an der schweizerischen Wohnbevölkerung und an den Arbeitslosen, wobei letzteres doppelt gewichtet wurde) auf die Kantone verteilt. Insgesamt profitierten 1600 Projekte vom Impulsprogramm. Dabei war die Nachfrage derart rege, dass 600 der rund 3000 Gesuche nicht berücksichtigt werden konnten, weil der Kredit erschöpft war. Einzig der Kanton Genf hatte die ihm zustehende Quote nicht voll beansprucht; sein nicht genutzter Anteil wurde auf die übrigen Westschweizer Kantone verteilt. Damit hatten sich die Bedenken der Kantone, welche den Beschluss anfangs Jahr zwar nicht bekämpft, aber angesichts der angespannten Gemeindefinanzen und des als zu gering erachteten Subventionssatzes von 15% an dessen Umsetzung gezweifelt hatten, nicht bewahrheitet. Kurz vor der Beratung des Wirtschaftsankurbelungsprogramms im Parlament hatte das BFK eine **Evaluation des Impulsprogramms 1993-95** veröffentlicht. Es kam darin zum Schluss, dass mit den 200 Mio Fr. Bundessubventionen in den Kantonen und Gemeinden ein Bauvolumen von 1,4 Mia Fr. ausgelöst worden war. Die unterstützten Projekte hätten 1994 rund 2% der gesamten Bautätigkeit ausgemacht und damit zu etwa einem Drittel an das Wachstum der Baubranche beigetragen. Der Bericht gab zu bedenken, dass sich die Beschäftigungswirkung der Massnahmen nur schwer quantifizieren lasse und nannte als Schätzwert die Zahl von 14 000 Jahresstellen. Der Nachweis, dass mit dem Investitionsbonus dauerhafte Arbeitsplätze geschaffen worden seien, kann laut BFK aber nicht erbracht werden.<sup>5</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 30.05.1997  
HANS HIRTER

Beim **Impulsprogramm** nahm der Nationalrat die vor allem von Westschweizern unterstützte Formel auf, dass bei der Zuteilung der Gelder die Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit besonders zu berücksichtigen seien. Die von der Linken beantragte Erhöhung des Kredits für das Impulsprogramm von 200 auf 250 resp. 400 Mio Fr. wurde abgelehnt. Bei den Investitionen zur Renovation von bundeseigenen Liegenschaften schlug die Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) des Ständerats vor, den Kredit von 100 Mio Fr. um 60 Mio Fr. zu kürzen und diese Summe für einen von ihr ausgearbeiteten neuen **Beschluss über die Förderung des Angebots an Lehrstellen** zu verwenden. Dieser sah zuerst vor, den Bund zu ermächtigen, jede zusätzlich geschaffene Lehrstelle mit einem Beitrag von 5000 Fr. zu subventionieren. Dieser Antrag wurde dann aber korrigiert, indem vorgeschlagen wurde, das Geld für Einführungskurse, Lehrstellenverbände und Lehrstellenmarketing einzusetzen. Die WAK des Nationalrats wollte noch weiter gehen und die für Renovationen verbleibenden 40 Mio Fr. für die von seiner Kommission Wissenschaft, Bildung und Kultur beantragte Aufstockung des Kredits zur **Technologie- und Innovationsförderung** einsetzen. Dafür hatte das Parlament zwar 1994 für die Jahre 1996-99 einen Rahmenkredit von 220 Mio Fr. bewilligt; anlässlich der Kürzungen im Bundesvoranschlag gab es dann aber für 1996 und 1997 nur 8 resp. 26 Mio. Fr. frei. Die beiden Räte folgten zuerst ihren jeweiligen Kommissionen, einigten sich in der Differenzbereinigung dann aber darauf, neben den 60 Mio Fr. für die Lehrstellenförderung nur 20 Mio Fr. für die Technologieförderung zu sprechen und einen Betrag von 20 Mio Fr. für Renovationen von bundeseigenen Bauten stehenzulassen.<sup>6</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 20.06.1997  
HANS HIRTER

Das Parlament konnte in der Folge zwei im Vorjahr eingereichte **Standesinitiativen** der Kantone Genf und Tessin Folge geben und sie als erfüllt abschreiben; gleiches geschah mit einer Petition der Gewerkschaft Bau und Industrie (GBI). Der Ständerat wandelte die im Herbst 1996 vom Nationalrat überwiesene Motion der SP-Fraktion, welche der Auslöser für das eben verabschiedete Impulsprogramm gewesen war, in ein Postulat um und schrieb dieses als erfüllt ab.<sup>7</sup>

## Geld, Wahrung und Kredit

### Banken

BUNDESRATSGESCHAFT  
DATUM: 17.09.2018  
GUILLAUME ZUMOFEN

En ligne avec l'introduction de l'échange automatique de renseignements (EAR) avec 41 tats partenaires, valid en 2017, **l'introduction de l'EAR relatifs aux comptes financiers** avec la République de Singapour, Hong Kong, Anguilla, les Bahamas, Bahrein, le Qatar, le Koweit, Nauru, les communes outre-mer des Pays-Bas et le Panama a été adopté par le Conseil des tats. Lors des débats, Ueli Maurer a plaidé pour un développement des normes financières en parallèle avec la pratique internationale. Aucune opposition notoire n'est à signaler.<sup>8</sup>

BUNDESRATSGESCHAFT  
DATUM: 20.09.2018  
GUILLAUME ZUMOFEN

L'objectif de la **législation too-big-too-fail (TBTF)** est de renforcer les fonds propres des établissements d'importance systémique afin de garantir leur solvabilité en cas de crise. Or, l'émission d'instrument TBTF, tels que les bail-in bonds, les write-off bonds ou les contingent convertible bonds, entraîne potentiellement une hausse des impôts sur le bénéfice. Cette hausse grève les fonds propres ce qui est contraire à l'objectif initial de la législation TBTF. Ainsi, le Conseil fédéral a soumis au Parlement une loi qui adapte le **calcul de la réduction pour participation**. Elle prend en compte le transfert de fonds provenant de la société mère vers les groupes de la société afin d'éviter une imposition multiple. Concrètement, la loi adapte le calcul de la réduction pour participation afin que les intérêts ne soient plus pris en compte, et que les fonds qui proviennent d'instruments TBTF ne soient plus comptabilisés dans le bilan de la société mère. La chambre du peuple a adopté l'adaptation par 182 voix. Lors des débats, la droite a proposé d'étendre l'exemption à d'autres branches afin de maintenir une égalité de traitement avec les banques d'importance systémique. Néanmoins, par 122 voix contre 59, les parlementaires ont refusé d'étendre le champ d'application de la loi. Ils suivent ainsi la volonté du Conseil fédéral qui vise à réduire au maximum la portée fiscale de cette exception.<sup>9</sup>

BUNDESRATSGESCHAFT  
DATUM: 14.12.2018  
GUILLAUME ZUMOFEN

La loi «too-big-to-fail» vise le renforcement des capitaux propres des banques d'importance systémique afin d'éviter leur faillite. Cette législation découle de la crise financière de 2008 et des adaptations subséquentes en matière de capitalisation. Néanmoins, cette nouvelle législation augmente la charge fiscale des établissements bancaires d'importance systémique. Pour réduire cette incohérence, le Conseil fédéral a soumis une **nouvelle loi qui adapte le calcul de réduction de la participation**. Après le Conseil national, la chambre des cantons a adopté à l'unanimité cette nouvelle exception.<sup>10</sup>

BUNDESRATSGESCHAFT  
DATUM: 14.12.2018  
GUILLAUME ZUMOFEN

Le Conseil national s'est penché sur **l'introduction de l'EAR** relatifs aux comptes financiers avec la République de Singapour, Hong Kong, Anguilla, les Bahamas, Bahrein, le Qatar, le Koweit, Nauru, les communes outre-mer des Pays-Bas et le Panama. Seul l'UDC s'est opposée à l'introduction de l'échange automatique de renseignements avec les pays sus-mentionnés. Néanmoins, les voix de l'UDC n'ont pas pesé lourd face au reste de la chambre du peuple. L'introduction de l'EAR a donc été adoptée.<sup>11</sup>

BUNDESRATSGESCHAFT  
DATUM: 20.11.2019  
GUILLAUME ZUMOFEN

Alors que la Suisse applique l'échange automatique de renseignements en matière fiscale (EAR) depuis 2017, le Conseil fédéral soumet au Parlement une **modification de la loi sur l'échange automatique de renseignements (LEAR)**. Cette modification vise l'intégration des observations du Forum mondial. Parmi les modifications, il est notamment possible de mentionner la levée d'exception qui s'applique aux communautés de propriétaires par étage, l'utilisation du dollar américain comme monnaie de référence et l'obligation de conserver les documents pour les institutions financières helvétiques. Par contre, les parties prenantes de la consultation ont refusé de lever l'exception pour les associations et fondations. Par conséquent, le Conseil fédéral l'a retirée du projet. La mise en application, après l'adoption par le Parlement, ne devrait pas arriver avant début 2021.<sup>12</sup>

# Öffentliche Finanzen

## Indirekte Steuern

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 06.07.1990  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die **Revision des Treibstoffzollgesetzes** wurde in der Vernehmlassung von den Kantonen, Parteien und Verbänden **unterschiedlich aufgenommen**: Weitgehend positiv waren die Antworten zum Vorhaben, den Kantonen zukünftig Gelder aus den Treibstoffzöllen in der Grössenordnung von CHF 150 Mio als Werkbeiträge des Bundes (ca. 10 bis 40% des Auftragsvolumens) an Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs auszurichten. Der Vorschlag, diese Zahlungen mit einer Reduktion der Bundesbeiträge an den Strassenbau zu kompensieren, traf hingegen auf vehemente Opposition. Der Bundesrat liess deshalb diesen Punkt fallen und beauftragte das EVED mit der Ausarbeitung eines Entwurfs. Aus zeitlichen Gründen soll diese **Revision mittels einer Anpassung der Verordnung** und nicht über eine Gesetzesrevision durchgeführt werden.<sup>13</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 19.10.1991  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Unter dem Druck von Kantonen und Parlament entschied sich der Bundesrat, das Netz der Hauptstrassen um über 700 Kilometer zu verlängern und den Nationalstrassenbau schneller voranzutreiben. Nach Berechnungen des Finanzdepartementes werden diese zusätzlichen finanziellen Belastungen die Reserven aus der Treibstoffzollkasse innert drei bis vier Jahren aufbrauchen. **Der Bundesrat prüfte** unter anderem auch aus diesem Grund die Möglichkeit einer **Erhöhung der Treibstoffzölle um 30 bis 35 Rappen pro Liter Benzin**, um einerseits den Bedürfnissen des Strassenbaus der nächsten Zukunft zu entsprechen, andererseits aber auch um das Defizit der Bundeskasse zu lindern, weil diese Zölle im Gegensatz zu den Treibstoffzoll-Zuschlägen nur zur Hälfte zweckgebunden verwendet werden müssen. Im übrigen würde die Anhebung des Benzinpreises auf ein europäisches Durchschnittsniveau zu weniger Benzintourismus führen und somit einen umweltschützerischen Effekt haben. Entscheidungen bezüglich der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe, die zu einer Reduktion des Verbrauchs von fossilen Treib- und Brennstoffen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen sollte, fällt der Bundesrat im Berichtsjahr keine. Dagegen entschied er sich, auf die **Einführung eines Ökobonus vorläufig zu verzichten**, nachdem das BUWAL den Expertenbericht des Umweltberatungsbüros Infrac veröffentlicht hatte; darin hatten die Experten Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle vom Radumdrehungszähler bis zu einem Zuschlag auf den Treibstoffpreis erläutert.<sup>14</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 18.06.1992  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die als **Teil D** der Sanierungsmassnahmen 1992 (92.038) zur Entlastung des Bundeshaushaltes vorgeschlagene **Erhöhung des Treibstoffzolls um 25 Rappen pro Liter** war in den beiden Räten an und für sich nicht umstritten, nur die Höhe der zusätzlichen Abgabe bildete während längerer Zeit den Zankapfel zwischen National- und Ständerat. Der Bundesrat begründete die Erhöhung mit der seit der Einführung des Grundzolls im Jahre 1936 aufgelaufenen Teuerung von rund 600%, welche nie ausgeglichen worden war. Die zusätzlichen Einnahmen in der Höhe von rund CHF 1.6 Mrd. sollten je zur Hälfte für die allgemeine Bundeskasse und den Strassenbau verwendet werden. In der ständerätlichen Erstlesung blieben zwei Varianten in der Minderheit, welche die Strassenrechnung stärker begünstigen wollten, worauf die Vorlage mit der vorgeschlagenen Erhöhung von 25 Rappen pro Liter mit 30 zu 4 Stimmen angenommen wurde.<sup>15</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.10.1992  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Im Nationalrat setzte sich jedoch eine Mehrheit, zusammengesetzt aus der FDP, der LP und Teilen der CVP, mit dem Antrag auf eine **Reduktion der Erhöhung von 25 auf 20 Rappen pro Liter** knapp gegen die SP, die Grünen und eine Mehrheit der CVP durch. Sowohl der Antrag Zwygart (evp, BE), einen Aufschlag von 30 Rappen vorzunehmen, als auch jener von Friderici (lp, VD) auf Zollermässigung für Dieseltreibstoff wurden verworfen. Im Differenzbereinigungsverfahren beharrte der Ständerat daraufhin zuerst auf seiner ursprünglichen Entscheidung, eine Benzinzollerhöhung von 25 Rappen pro Liter vorzunehmen, schwenkte dann aber nach hartnäckigem Beharren des Nationalrats mit 21 zu 18 Stimmen auf dessen Vorschlag einer Erhöhung um 20 Rappen pro Liter ein. Die vom Bundesrat beantragte Dringlichkeitsklausel wurde von beiden Räten abgelehnt.<sup>16</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 26.10.1992  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Wie schon vor den Verhandlungen in den beiden Räten angekündigt, **ergriff ein überparteiliches Komitee** bestehend aus Vertretern der Auto-Partei, bürgerlichen Parlamentariern sowie dem Westschweizer Centre patronal **das Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung**. Unterstützt wurde das Komitee vom Schweizerischen Nutzfahrzeugverband Astag und dem ACS, nicht aber vom grössten Verband der Automobilisten, dem TCS.<sup>17</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 22.01.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

**Der Bundesrat hatte bereits im Vorjahr den Abstimmungstermin zur Vorlage über die Treibstoffzollerhöhung festgelegt**, bevor das Referendum überhaupt definitiv zustande gekommen war. Im Hinblick auf eine frühzeitige Abstimmung mit positivem Ausgang erhoffte sich der Bundesrat trotz der Verzögerung durch das Referendum Einnahmen aus der Treibstoffzollkasse in der Höhe von ca. einer Mrd. für das Rechnungsjahr 1993.<sup>18</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 02.03.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Das **Referendum gegen die Treibstoffzollerhöhung**, welches von einem überparteilichen Komitee bestehend aus Vertretern des Transportgewerbes, der Auto-Partei und des Centre patronal ergriffen worden war, **kam zu Beginn des Berichtsjahres zustande**. Dieses Komitee "gegen eine parasitäre Besteuerung des Privatverkehrs" wehrte sich dagegen, dass die Staatsfinanzen seines Erachtens auf Kosten des privaten Strassenverkehrs saniert werden sollten. Im übrigen befand es die Erhöhung der Steuerbelastung in Zeiten der Rezession und des damit verbundenen Anstiegs der Staatsquote unverantwortlich. Der Kanton Waadt steuerte mit über 17'000 Unterschriften am meisten von allen Kantonen bei, gefolgt vom Kanton Zürich mit ca. 13'000. In der Abstimmungskampagne war es denn auch der Kanton Waadt, in welchem die Gegner am aktivsten waren. Kurz darauf gründeten über 120 Mitglieder der eidgenössischen Räte ein Gegenkomitee mit dem Namen "Ja zu einem angemessenen Benzinpreis", welches vom Neuenburger Nationalrat Frey (fdp) präsidiert wurde. Im Interesse der Bundeskasse sowie der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes plädierte das Komitee für eine massvolle Erhöhung der hälftig zweckgebunden zu verwendenden Treibstoffzölle. Nach Ansicht des Gegenkomitees hätte ein Nein zur Vorlage eine namhafte Verzögerung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, insbesondere in den Randregionen, zur Folge.<sup>19</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 11.05.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

#### **Erhöhung des Treibstoffzolls. Abstimmung vom 7. März 1993**

Beteiligung: 51,3%  
Ja: 1 259 373 (54,5%)  
Nein: 1 051 067 (45,5%)

Parolen :

– Ja: FDP (6\*), CVP, SP, SVP (1\*), GP (1\*), LP (1\*), LdU (2\*), EVP, EDU (1\*); Vorort, SBV, SGB, TCS.

– Nein: AP, SD (1\*), PdA, Lega; ACS, Astag, Centre patronal.

– Stimmfreigabe: SGV, VCS.

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen

Mit **einem Mehr von 54,5% wurde die Vorlage** bei einer relativ hohen Stimmbeteiligung von 51,3% **angenommen**. Die Abstimmung zeigte erneut den verkehrspolitischen Graben zwischen der deutschen und der romanischen Schweiz. Alle Kantone der Romandie und das Tessin lehnten die Vorlage ab, während alle Stände der deutschen Schweiz ausser Schwyz zustimmten. Am höchsten fiel die Zustimmung in den Kantonen Basel-Stadt (69,1%) und Uri (68,5%) aus, während die Ablehnung in den Kantonen Jura (63,2%) und Wallis (60,4%) am stärksten war.<sup>20</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 27.12.1995  
EVA MÜLLER

Ebenfalls aufgrund des Freihandelsabkommens Schweiz-EWG aus dem Jahre 1972 und der dazu im November 1993 geschaffenen Verfassungsgrundlage verabschiedete der Bundesrat im Oktober seine Botschaft zu einem **Automobilsteuergesetz**, das auf Anfang 1997 in Kraft treten soll. Mit der Automobilsteuer werden die Automobile belastet und gleichzeitig die Fiskalzölle auf diesen Fahrzeugen aufgehoben. Der Steuer unterliegt neben der Einfuhr auch die Lieferung und der Eigengebrauch bei der Herstellung von Autos im Inland. Der Steuersatz beträgt 4%; die Autoverbände hatten einen Steuersatz von lediglich 3% gefordert. Als Bemessungsgrundlage wird nicht mehr wie bei den

Zöllen das Gewicht, sondern der Wert herangezogen. Dem Bund werden aus der Automobilsteuer jährlich Einnahmen von CHF 220 Mio. bis CHF 250 Mio. zufließen, Fiskalzölle in gleicher Höhe fallen aber weg, womit auch diese Vorlage haushaltsneutral gestaltet ist.<sup>21</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 02.07.1996  
EVA MÜLLER

Ebenfalls im Rahmen der Gatt/WTO-Verpflichtung, bis Januar 1997 Einfuhrzölle in interne Abgaben umzuwandeln, kam eine **Revision des Automobilsteuergesetzes** (AStG) vor das Parlament. Als Erstrat beriet der Ständerat das Gesetz und folgte einstimmig dem Entwurf des Bundesrates, der einen Einheitssteuersatz von 4% vorsieht, um die Haushaltneutralität zu gewährleisten. Dem Nationalrat ging diese Anpassung zuwenig weit. Eine Mehrheit bestehend aus den Fraktionen der CVP, SP, Grünen und LdU/EVP baute zwei ökologische Lenkungselemente ein und beschloss, dass der Bundesrat den Steuersatz verbrauchsabhängig differenzieren kann. Anstelle des Einheitssatzes von 4% sollte die Steuer verbrauchsarmer Fahrzeuge auf bis zu 2% reduziert werden, während benzinfressende Wagen mit bis zu 6% hätten besteuert werden können. Weiter nahm der Nationalrat mit 93:56 Stimmen die Elektromobile ganz von der Steuer aus. In der Differenzbereinigung schwenkte er aber auf den vom Bundesrat vorgeschlagenen und vom Ständerat angenommenen Einheitssatz ein, da der administrative Aufwand beträchtlich gewesen wäre. Bezüglich der Elektromobile gab er sich mit einer Kann-Formulierung zufrieden.<sup>22</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Strassenverkehr

Ces deux taxes avaient été initialement instaurées pour une durée de dix ans, c'est-à-dire jusqu'en 1994. En 1989, le **Conseil fédéral avait mis en consultation des projets d'articles constitutionnels afin de les rendre définitives**. De cette procédure, il ressort que personne, à part les organisations d'automobilistes, ne les remet en cause. Cependant, quelques divergences existent. Les partis bourgeois ne désirent pas les fixer dans la Constitution et voudraient trouver une solution en harmonie avec la CE. Les socialistes et les écologistes estiment qu'elles devraient être, avant tout, liées aux kilomètres parcourus.<sup>23</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 05.04.1990  
SERGE TERRIBILINI

### Umweltschutz

#### Allgemeiner Umweltschutz

Sur la base de ces deux nouvelles contributions, le Conseil fédéral a publié dans le courant du mois d'avril sa «**Stratégie pour un développement durable en Suisse**». Loin de dresser un large éventail de mesures susceptibles de rendre effectif ce principe à l'échelon national, ce document se concentre, à dessein, sur un petit nombre d'objectifs réalisables. Destinées à compléter les activités en cours de réalisation dans le cadre du programme de législature 1995-1999, les mesures préconisées touchent à différents domaines: En premier lieu, la Confédération entend renforcer ses activités internationales en se conformant systématiquement aux exigences d'un développement durable. A ce titre, les autorités fédérales s'engagent notamment à agir en faveur d'une plus grande prise en compte des objectifs environnementaux dans le commerce international, en particulier dans le cadre de l'OMC. Dans le domaine de l'énergie, le Conseil fédéral table sur les lois sur l'énergie ainsi que sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour être en mesure de stabiliser, puis de réduire la consommation d'agents énergétiques fossiles. En matière de politique économique, l'action gouvernementale visera notamment à ce que les prix du marché tiennent davantage compte des coûts environnementaux et sociaux engendrés par l'activité économique (internalisation des coûts externes). Parmi les autres dispositions sur lesquelles le Conseil fédéral entend fonder sa stratégie, citons encore sa volonté d'instituer à terme une **réforme fiscale fondée sur des critères écologiques** ainsi que d'orienter les dépenses de la Confédération en fonction des postulats de durabilité - à l'image de la réforme agricole et du plan de financement dans le domaine des transports. Finalement, le gouvernement prévoit d'évaluer régulièrement les résultats de sa politique par le biais d'un «Conseil du développement durable» indépendant, organe qui regroupera des personnalités issues des mondes économique et scientifique, des organisations

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 09.04.1997  
LIONEL EPERON

concernées ainsi que de la société civile.<sup>24</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 03.12.1997  
LIONEL EPERON

A l'échelon parlementaire, le **Conseil national** a tenu à compléter la stratégie du gouvernement en matière de développement durable, puisque parallèlement à l'examen du rapport du Conseil fédéral, les députés ont transmis **trois motions et deux postulats** de la Commission de l'environnement visant à renforcer ce document: La première motion (97.3540) charge le gouvernement de présenter en 2002 au plus tard un message relatif à une **réforme fiscale écologique**. La seconde motion (97.3538) demande pour sa part que le Conseil fédéral lance le processus d'élaboration et de mise en oeuvre de l'Agenda 21 à l'échelon cantonal et communal. Enfin, la troisième motion (97.3542) enjoint la Confédération à promouvoir et développer, dans les organisations internationales comme l'OMC, des accords internationaux de protection de l'environnement s'appliquant à toute la planète. Quant aux deux postulats, l'un suggère au Conseil fédéral d'élaborer, d'ici à fin 1999, un plan d'action comprenant des objectifs concrets, un calendrier contraignant et des propositions de financement, alors que l'autre lui demande d'examiner si les travaux relatifs à une extension écologique de la comptabilité nationale (prise en compte de la consommation de ressources, notamment) doivent être poursuivis dans le cadre de la méthodique internationale.<sup>25</sup>

1) Gesch.ber. 1990, S. 371.

2) SHZ, 12.12.96; TA, 16.-18.12.96; BZ und NZZ, 18.12.96; Presse vom 19.12.96 (BR)

3) BBl, 1997, II, S. 1221ff.; Presse vom 23.1., 24.2. und 27.3.97; SHZ, 24.4.97

4) SZ, 27.3.97; Bund, 3.4.97; NZZ, 26.4.97.10

5) Bund, 12.5.97; 24 Heures, 24.5.97; NQ, 28.5.97; SGT, 31.12.97.; NZZ und LNz, 3.4.97.14

6) AS, 1997, S. 1036f.; AS, 1997, S. 1038ff.; AS, 1997, S. 1042ff.; Amt. Bull. NR, 1997, S. 727ff.; Amt. Bull. NR, 1997, S. 743ff.; Amt. Bull. NR, 1997, S. 796ff.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 347ff.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 370ff.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 377ff.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 404ff.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 421; Amt. Bull. StR, 1997, S. 422; Amt. Bull. StR, 1997, S. 423f.; BBl, 1997, II, S. 1486; BBl, 1997, II, S. 1562f.; NLZ, 12.4.97 (WAK-StR); Presse vom 29.4.-1.5.97; Zur Technologieförderung siehe TA, 18.4.97

7) Amt. Bull. NR, 1997, S. 1450f.; Amt. Bull. NR, 1997, S. 767ff.; Amt. Bull. NR, 1997, S. 769f.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 381ff.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 383f.; Amt. Bull. StR, 1997, S. 703f.

8) BO CE, 2018, pp.646; FF, 2018 pp.3411; FF, 2018, pp.3345; FF, 2018, pp.3413; FF, 2018, pp.3415; FF, 2018, pp.3417; FF, 2018, pp.3419; FF, 2018, pp.3421; FF, 2018, pp.3423; FF, 2018, pp.3425; FF, 2018, pp.3427; FF, 2018, pp.3429; FF, 2018, pp.3431; FF, 2018, pp.3433

9) BO CN, 2018, pp.1514; Communiqué de presse; FF 2018, pp.1215; FF 2018, pp.1251

10) BO CE, 2018, p.1079; BO CE, 2018, pp.919; BO CN, 2018, pp.2252

11) BO CE, 2018, p.1081; BO CN, 2018, p.2254; BO CN, 2018, pp.2177; Communiqué de presse CER-CE du 13.11.2018

12) Communiqué de presse CF du 20.11.2019; FF, 2019, pp.7693 s.; FF, 2019, pp.7721 s.; LT, 21.11.19

13) NZZ, 6.7.90

14) NZZ, 24.8.91; TA, 19.10.91; BZ, 24.4.91; Blick, 8.7.91

15) AB SR, 1992, S. 579 ff.; BBl, 1992, III, S. 349 ff.; NZZ, 18.6.92

16) AB NR, 1992, S. 1882 ff.; AB NR, 1992, S. 1977 ff.; AB NR, 1992, S. 2070 f.; AB NR, 1992, S. 2217 f.; BBl, 1992, VI, S. 107 ff.; Presse vom 1.10. und 2.10.92

17) NZZ, 22.10 und 26.10.92; TA, 26.10.92

18) NZZ, 22.1.93

19) BBl, 1993, I, S. 641 f.; NZZ, 16.1.93; 24 Heures, 10.2.93; wf, Dok., 25.1. und 15.2.93

20) BBl, 1993, I, S. 1587 ff.; Presse vom 8.3.93

21) BBl, 1995, IV, S. 1689 ff.; NZZ, 26.10.95

22) AB NR, 1996, S. 1104 ff.; AB NR, 1996, S. 1279 f.; AB NR, 1996, S. 870 ff.; AB SR, 1996, S. 28 ff.; AB SR, 1996, S. 478 f.; AB SR, 1996, S. 589; BBl, 1996, III, S. 75 ff.; Presse vom 13.6.96; Bund, 20.6.96

23) Presse du 5.4.90.

24) FF, 1997, 3, p. 967 ss.

25) BO CN, 1997, p. 2390 ss.; BO CN, 1997, p. 2408 ss.; BO CN, 1997, p. 2831 ss.; Presse du 3.12.97