

78.019

Bundesfinanzreform 1978**Réforme des finances fédérales 1978***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 1190 hiervoor — Voir page 1190 ci-devant

C**Bundesbeschluss über die Einführung einer Autobahnvignette****Arrêté fédéral relatif à l'institution d'une vignette pour l'usage des autoroutes***Fortsetzung – Suite*

Anträge siehe Seite 1214 hiervoor

Propositions voir page 1214 ci-devant

Albrecht: Nach meinem Dafürhalten wird es schwierig sein, eine Finanzvorlage beim Volk durchzubringen, wenn nicht gleichzeitig in Aussicht genommen wird – ich unterstreiche das –, eine Schwerverkehrsabgabe und eine Autobahnvignette einzuführen. Dabei bin ich mir bewusst, dass dies in beiden Fällen eine Verfassungsrevision voraussetzt. Die GVK-Kommission, deren Mitglied ich war, beantragt in ihrem Schlussbericht im Zusammenhang mit dem Verkehrswesen vier Verfassungsänderungen.

Mit der einschlägigen Verfassungsänderung würde die Rechtsgrundlage für die Erhebung von Strassenverkehrsabgaben jeder Art geschaffen. Der Verfassungsvorschlag der GVK sieht vor, dass der Ertrag von Benützungsgebühren nicht in die Bundeskasse, sondern in den Fonds zur Finanzierung des privaten Verkehrs fallen würde. Allerdings sollen der Fonds für den öffentlichen Verkehr und der Fonds für den privaten Verkehr unter sich derart ausgeglichen werden, dass längerfristig die festgelegten Zielsetzungen sowohl des öffentlichen als auch des privaten Verkehrs erreicht werden können. Angesichts der Tatsache, dass der Bau unseres Nationalstrassennetzes rund 30 Milliarden Franken kosten wird sowie der Betrieb und Unterhalt der Strassen im Endausbau jährliche Aufwendungen von einigen hundert Millionen Franken verursachen dürften, ist es meines Erachtens einfach unverständlich, dass deren Benützung vor allem für die ausländischen Milliarden Franken kosten wird, sowie der Betrieb und Unsere Nachbarstaaten sind mit Ausnahme der Bundesrepublik Deutschland diesbezüglich nicht so generös, indem sie seit Jahren namhafte Benützungsgebühren kassieren, die auch von den Vignettegegnern anstandslos bezahlt werden. Je nach Wagentyp zahlt man auf der Autostrada del Sole beispielsweise für eine einfache Fahrt von Chiaso bis Neapel rund 60 Schweizerfranken, das heisst mit der Rückfahrt insgesamt den vierfachen Betrag einer schweizerischen Jahresvignette von 30 Franken. Solange der Benzinpreis in unserem Lande gegenüber den Nachbarstaaten niedriger lag, haben die Ausländer bei uns aufgetankt. So wurde dieser Ertrag beispielsweise im Jahre 1974 auf rund 250 Millionen Franken geschätzt. Nachdem nun aber die Benzinpreise im Ausland gegenüber der Schweiz billiger sind, fällt diese Einnahme weg. In grenznahen Gebieten tanken nun vielfach unsere Automobilisten im benachbarten Ausland, wobei die heutige Währungssituation diesen Trend noch verstärkt. Mit einer Autobahnvignette könnte insbesondere auch der ausländische Verkehr auf unseren Autobahnen zu einer Steuerleistung herangezogen werden. Aufgrund verschiedener par-

lamentarischer Vorstösse wurde die Frage der Erhebung von Strassenbenützungsabgaben inzwischen eingehend geprüft und das Ergebnis in Berichten des Eidgenössischen Departementes des Innern vom 30. März 1977 und des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau vom 9. August 1978 festgehalten. Darnach hat eine sorgfältige Prüfung der Rechtslage ergeben, dass das Erheben von Strassenbenützungsabgaben von in die Schweiz einreisenden Ausländern weder gegen das allgemeine noch das vertragliche Völkerrecht verstiesse, unter der Voraussetzung allerdings, dass eine gerechte und rechtsgleiche Anwendung und Abgabebemessung stattfindet und Inländer wie Ausländer gleich behandelt werden. Nachdem die Erhebung von Tunnel- oder Autobahngebühren mit Kaskierstationen für unser Land nicht in Frage kommt, drängt sich die Einführung eines einfachen Vignettensystems pro Kalenderjahr geradezu auf. Die Gebührenerhebung für die Inländer müsste durch einen Zuschlag zur regulären Motorfahrzeugsteuer durch die Kantone zuhanden des Bundes erfolgen, womit sich das Anbringen einer Vignette für Schweizer Automobilisten erübrigt. Irgendwelche Erhebungskosten entstünden dadurch keine. Die ausländischen Motorfahrzeugbesitzer hätten nur beim Ersteintritt in unser Land eine Klebevignette von zirka 8 cm Durchmesser, die jährlich eine andere Farbe aufweist, zu lösen. Um eine möglichst reibungslose Grenzabwicklung zu garantieren, könnten die Vignetten, analog den Benzincoupons für Italien, bei den Automobilverbänden im benachbarten Ausland bezogen werden. Sie wären unbeschränkt für ein ganzes Kalenderjahr gültig. Während den Hauptreisemonaten wäre es überdies möglich, die Zollorgane durch Ferienaushilfen – ich denke da an Studenten und dergleichen – zu verstärken. Diese Erhebungskosten dürften jedoch in einem sehr vernünftigen Rahmen liegen. Bei einem Vignettenansatz von beispielsweise 30 Franken pro Personenwagen und 150 Franken für Lastwagen und Cars ergäbe dies einen mutmasslichen Ertrag von einigen hundert Millionen Franken pro Kalenderjahr. Die Vignette müsste an der Windschutzscheibe des Fahrzeuges angebracht werden, womit für die Polizeikontrolle ein sichtbarer und klarer Ausweis gegeben wäre.

Im Gegensatz zu den Ausführungen des ASF-Berichtes halte ich dafür, dass bei den bescheidenen jährlichen Vignettenansätzen von besonderen Monatsvignetten unbedingt abgesehen werden muss. Namhafte Fremdenverkehrsfachleute sind überzeugt, dass sich die Einführung einer Vignette auf unseren Fremdenverkehr nicht nachteilig auswirken würde. Diejenigen ausländischen Automobilisten, die ihre Ferien in der Schweiz verbringen, von der Bezahlung der Vignettensteuer zu befreien, ist sicherlich nicht gerechtfertigt und ergäbe zu viele Umtriebe. In diesem Zusammenhang von einem Imageverlust für unser Touristenland zu sprechen, scheint mir ebenfalls nicht berechtigt zu sein. Derartige Befürchtungen wären höchstens im benachbarten Ausland mit seinen massiven Strassenbenützungsgebühren am Platze. Zuzufolge dieser überhöhten Gebühren ist denn auch im Ausland schon verschiedentlich ein Ausweichen von den Autobahnen auf das übrige Strassennetz festgestellt worden. Diese Gefahr besteht meines Erachtens im Hinblick auf die bescheidenen Vignettenansätze in unserem Lande kaum. Angesichts des im Vergleich zum Ausland sehr dichten Nationalstrassennetzes der Schweiz darf angenommen werden, dass, von vereinzelt Ausnahmen abgesehen, jeder inländische und eingereiste ausländische Automobilist im Verlaufe eines Jahres unser Autobahnnetz mehr oder weniger benützt. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern und die Haftpflichtversicherungen müssen ebenfalls jährlich voll bezahlt werden, unabhängig davon, ob ein Fahrzeuglenker sein Auto viel oder nur selten benutzt. Nach meinem Dafürhalten ist auch nicht zu befürchten, dass unser Land nach Einführung einer Vignette umfahren wird. Dagegen sprechen vor allem die grösseren Distanzen und die erhöhten Gebühren, die unsere Nachbarländer erheben.

Nach der Eröffnung des Gotthardautobahntunnels ist überdies vorauszusehen, dass der Autoverlad durch den Bahntunnel weitgehend nicht mehr benützt werden wird. Damit entstehen der SBB entsprechende Einnahmehinfortfälle, die schlussendlich die Bundeskasse zu tragen haben wird. Nachdem das Bahnbillett für eine einfache Gottharddurchfahrt pro Personenwagen samt Insassen 30 Franken beträgt, entspricht dieser Betrag einer vorgesehenen Jahresvignette.

Ich fasse zusammen. Das Ziel der Einführung einer Autobahnvignette ist das Erschliessen einer neuen Finanzquelle. Die Einführung einer Jahresvignette mit bescheidenen Tarifansätzen ist angesichts der enormen Aufwendungen für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Autobahnen mehr als gerechtfertigt; dies um so mehr, als diese Gebühr die Nutzen-Kosten-Rechnung des Automobils kaum wesentlich zu beeinflussen vermag und für jedermann zumutbar ist. Wesentlich scheint mir dabei, dass sich in der Praxis nur das einfachste Erhebungssystem bewähren kann und jede Extravaganz weggelassen werden sollte. Nachdem die Anzahl der pro Kalenderjahr erstmals in die Schweiz einfahrenden ausländischen Motorfahrzeuge nicht genau bekannt ist, ist man auf Schätzungen angewiesen. Doch dürften bei geschätzten 47 Millionen eingereisten ausländischen Personenwagen im Jahre 1977 rund 12 Millionen auf Ersteintritte entfallen, die vignettenpflichtig würden. Dazu kämen noch rund 100 000 ausländische Cars und Lastwagen.

Als Mitglied des TCS und des ACS habe ich ein gewisses Verständnis dafür, dass die Führungsgremien der Automobilverbände an der Einführung einer Vignette keine Begeisterung empfinden. Da es aber in dieser Frage um die Finanzinteressen unseres Landes geht, darf erwartet werden, dass dies auch entsprechend gewertet wird.

Abschliessend bin ich überzeugt, dass die breite Öffentlichkeit Verständnis dafür aufbringt, und ich bitte Sie, diesen Strassenverkehrsabgaben im Rahmen der Finanzreform grundsätzlich zuzustimmen. Nachdem die GVK die Erhebung von Vignetten und Schwerverkehrsabgaben verfassungsmässig ebenfalls vorgesehen hat, ist es mir unverständlich, wie man in diesem Zusammenhang von einer Sabotage an der Gesamtverkehrskonzeption sprechen kann. Dies um so weniger, da diese Erträge ja zweckgebunden dem Verkehrswesen zugeführt werden sollen, wie es übrigens die GVK selbst proponiert.

Unserer Finanzkommission bin ich dankbar, dass sie im Abschnitt C und D entsprechende Anträge eingereicht hat und dass in dieser Angelegenheit endlich einmal ein erster Schritt getan wird. Seit Jahren hat es geheissen, dass man die Vorschläge der GVK abwarten müsse. Nachdem nun der Schlussbericht vorliegt, ist die Zeit zum Handeln gekommen.

Barchi: Ich unterstütze den Ablehnungsantrag der Minderheit. Zuerst einige ganz allgemeine Überlegungen: Die vorgeschlagene Verfassungsänderung ist nicht vom Bundesrat beantragt worden – die Mehrheit der Finanzkommission hat den Antrag gestellt. Gemäss dem diesbezüglichen Kommissionsentscheid soll der revidierte Artikel 37 Absatz 2 der Bundesverfassung in einem besonderen Bundesbeschluss und nicht im Bundesbeschluss A, der sich auf die Botschaft des Bundesrates bezieht, aufgenommen werden. Es ist unbestritten, dass eine Kommission einen vorgeschlagenen Bundesbeschluss ändern oder vervollständigen darf. Es bleibt aber dahingestellt, ob eine Kommission sogar einen neuen Bundesbeschluss, der keine unmittelbare Konnexität mit der bundesrätlichen Botschaft aufweist, beantragen darf. Normalerweise sollte sich ein solches Vorgehen gemäss den Vorschriften, welche die parlamentarische Initiative, die Ratsinitiative, regeln, abspielen. In diesem Zusammenhang würde aber Artikel 21quater des Geschäftsverkehrsgesetzes zur Anwendung kommen, gemäss welchem der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen und bei den zuständigen Organisationen durchzuführen hat.

Meines Erachtens stehen wir vor einem klaren Fall der wenig eleganten Umgehung der Vernehmlassungspflicht. Ganz abgesehen von den juristischen Überlegungen ist die Umgehung der Vernehmlassungspflicht als ein politischer Fehler zu werten. Dieser Grund allein, d.h. diese klare Umgehung der Vernehmlassungspflicht mit ihren politischen Folgen, veranlasst mich, den Mehrheitsantrag abzulehnen.

Eine zweite Bemerkung: Man könnte stundenlang darüber reden, ob die Einführung der Autobahnvignette populär oder unpopulär sei. Unser Kollege Albrecht hat vor ein paar Minuten gesagt, er vertraue darauf, dass das Volk die Autobahnvignette ohne weiteres annehmen werde. Ich verweise nur auf die Abstimmung vom letzten Sonntag in Zürich über die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern.

Begründete und gleichwiegende Argumente können dafür und dagegen angeführt werden, was die Popularität oder die Unpopularität betrifft. Eines ist aber sicher: Ein relevanter Teil der öffentlichen Meinung würde und wird dagegen sein. Die separate Volksabstimmung über den Bundesbeschluss A bzw. über die Bundesbeschlüsse C und D, und zwar gemäss dem Vorschlag der Finanzkommission, ist bei weitem nicht ein sicheres Mittel, um zu vermeiden, dass sich die Oppositionen kumulieren. Schon die Tatsache, dass sich eine breite und konfuse Diskussion über die Autobahnvignette bei starker Opposition entfachen wird, würde kein günstiges Klima für die Finanzvorlage im allgemeinen schaffen. Ich habe von einer konfusen Diskussion gesprochen. Herr Kollege Albrecht, Sie haben hier bereits das Gesetz erläutert, als ob Sie in Ihrer juristischen Bibliothek schon einen Kommentar über das Vignettengesetz hätten. Das ist Ihr Konzept, aber in der Vorlage der Finanzkommission haben wir nur einen allgemeinen Auftrag, nur eine Kompetenznorm. Wir wissen, dass unser Volk keine allgemeinen Aufträge will, keine Kompetenznormen. Unser Volk will wissen, wie das Gesetz aussehen wird. Sie haben Ihr Konzept dargelegt. Andere Volksvertreter werden andere Konzepte, andere Begriffe, andere Detailnormen anführen usw. usw. Bis im Februar oder Mai werden wir sicher nicht über ein Konzept, das die Detailvorschriften betrifft, verfügen.

Die Bundesfinanzreform ist bereits stark überladen. Was wir dringend brauchen, ist eine Strukturänderung, eine Systemänderung, wie von mehreren Seiten im Rat betont wurde. Auch Herr Kollege Schmid-St. Gallen hat nur ganz schwache Argumente den fundamentalen Überlegungen von Herrn Letsch entgegenhalten können. In drei oder vier Monaten wird die politische und wirtschaftliche Landschaft so aussehen, dass es sich empfiehlt, die Einführung der Mehrwertsteuer unter dem Stichwort «Konjunkturpolitik» zu präsentieren. Die bereits überladene Finanzvorlage durch den Autobahnvignettenbeschluss weiter zu belasten, ist politisch kaum zu verantworten.

Eine dritte und letzte Bemerkung: Die Nationalstrassenrechnung sieht gar nicht schlecht aus. Herr Kollege Biel hat in der Finanzkommission die Vertreter der Verwaltung gefragt, wie lange es noch gehe, bis der Vorschuss der Eidgenossenschaft für den Nationalstrassenbau abbezahlt sei. Herr Kollege Biel hat selber dann die Feststellung gemacht, dass es sich um eine lange Zeitperiode handeln werde.

Es wird sich also inskünftig die Frage einer Neuordnung des Treibstoffzollzuschlages stellen. Wenn wir jetzt eine zweckgebundene Autobahngebühr einführen, dann präjudizieren wir die Neuordnung des Treibstoffzollzuschlages. Meines Erachtens sollte die Einführung von Autobahngebühren im Rahmen der Prüfung der GVK und mit Rücksicht auf die Ordnung des Treibstoffzollzuschlages zur Diskussion stehen. Herr Kollege Albrecht: Die Einführung von Autobahnvignetten ist noch nicht reif, wie übrigens die ausführliche Diskussion in der Kommission Schatz bewiesen hat. In dieser Kommission herrschte keine Einstimmigkeit. Die Probleme sind in dieser Kommission ungelöst geblieben, wie dies Herr Kaufmann bestätigen könnte.

Die Argumente gegen Autobahnvignetten möchte ich unter den folgenden Stichworten zusammenfassen: «administrative Schwierigkeiten», «Erhöhung des Personals», «Verkehrsstockungen an den Grenzübergängen», «kontraproduktive Folgen für den Tourismus». Unser Kollege Delamuraz hat gestern diesbezüglich sehr gute Ausführungen gemacht; ich könnte weitere Argumente gegen die Autobahnvignette entwickeln. Es ginge um wichtige, aber nicht um wesentliche Argumente. Das Hauptgewicht meiner Opposition liegt anderswo, und zwar – ich fasse zusammen – in der Umgehung der Vernehmlassungspflicht und in der Tatsache, dass man eine bereits überladene Finanzvorlage zu stark mit kontraproduktiven politischen Folgen belasten würde. Aus den erwähnten Gründen empfehle ich Ihnen, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Hürlimann: Während der viertägigen Debatte über die Finanzvorlagen A und B und nach der gestrigen spektakulären Absetzbewegung kam mir das bissige Wort des alten Decimus Junius Juvenalis in den Sinn: *Difficile est satiram non scribere*. Es braucht Ueberwindung, die fällige Satire nicht zu schreiben. Was wir vorläufig zustande gebracht haben, ist keine Finanzreform mehr. Der Budgetausgleich wird aufgegeben. Das Opfer der Einführung der Mehrwertsteuer ist damit zum voraus um die Hauptwirkung gebracht, um derentwillen wir es bisher dem Volk als notwendig und heilsam darstellten. Bei einem geringen weiteren wirtschaftlichen Rückschlag würden die Staatsdefizite – trotz unserer Flickarbeit – über die heutige Höhe hinaus ansteigen und das penible Feilschen um die Finanzquellen müsste von neuem beginnen. Wie der Stimmbürger eine solche Pseudofinanzreform aufnehmen wird, ist ohne grosse Prophetengabe vorauszusehen. Er wird sie uns wohl erneut vor die Füsse werfen.

Die Mehrheit der erweiterten Finanzkommission ist sich offenbar des Ungenügens ihrer Vorschläge bewusst; deshalb sucht sie, diese mit zwei Zusatzoperationen wieder etwas anzureichern. Ich habe vernommen, dass sie die neuen Verfassungsbestimmungen, welche mit den Vorlagen C und D zur Diskussion gestellt sind und die auf eine unheilvolle Vermengung von Fiskalpolitik und Verkehrspolitik hinauslaufen, sozusagen in der letzten halben Stunde ihrer Beratungen fabriziert hat. Man sieht es ihnen an. Ich empfehle Ihnen, den Bundesbeschluss C im Sinne des Antrages der Kommissionsminderheit abzulehnen. Die Zustimmung der Räte zu dieser oberflächlichen Improvisation würde – entgegen den hier vorgetragenen Beschwichtigungsversuchen ihrer geistigen Väter – die Auflösung des ausgewogenen Gesamtergebnisses der Arbeiten der GVK-Kommission in isolierte Einzelteile einleiten und dieses, wegen der damit auf unbestimmte Zeit verbundenen Diskriminierung wichtiger Interessengruppen, des bisherigen geschlossenen Konsenses berauben. Ohne dadurch das Flickwerk der Finanzreform wesentlich aufpolieren zu können, will man uns also zumuten, die eigentliche Lösung der anstehenden Hauptprobleme der Verkehrspolitik, welche den Staat ihrerseits jedes Jahr mit Milliarden belasten, aufs Spiel zu setzen. So geht es nicht: Denn wenn auch einerseits die Realisierung aller GVK-Vorschläge auf Gesetzesebene und im organisatorisch-technischen Bereich des Verkehrssystems viele Schritte und einen langen Zeitaufwand erfordern wird, ist andererseits der Uebergang zu einer wirklichen integrierten Gesamtverkehrspolitik ohne die rasche Beseitigung der bisherigen sektoriellen Zersplitterung auf der Verfassungsstufe und ihre Ersetzung durch eine kohärente und umfassende Neuregelung weder sachlich noch rechtlich noch politisch möglich.

Die verfassungsrechtlichen Vorschläge der GVK-Kommission sind deshalb ein in sechsjähriger Arbeit sorgfältig entwickeltes Ganzes. Diese sehen – wie Sie bereits gehört haben – ebenfalls eine Kompetenz des Bundes vor, für gesteigerten Gemeingebrauch und zur Deckung der Infrastrukturkosten der Strasse von den Benützern Gebühren zu erheben. Die GVK-Kommission hütet sich aber davor, in der Verfassung eine einzelne Gebührenart ausdrücklich zu

nennen, um sich jederzeit auf die tatsächlichen Gegebenheiten ausrichten zu können. Unter normalen Verhältnissen hält sie das bisherige bewährte System der periodisch anzupassenden Treibstoffzollzuschläge für die beste Lösung, um Kostenunterdeckungen auszugleichen. Genügen die Zuschläge eines Tages nicht mehr, weil einer weiteren Erhöhung zwingende Gründe entgegenstehen, ist die allgemeine, voll leistungsfähige, nach Fahrzeugkategorien gestaffelte Autobahngebühr nach ausländischem Muster jeder andern Methode vorzuziehen. Erst als letzte Reserve, wenn alle andern Stricke reissen, käme in unserer Betrachtungsweise auch die Einführung einer Vignette in Frage.

Die Mehrheit unserer erweiterten Finanzkommission will nun aber mit einem neuen Absatz 2 zum heutigen Artikel 37 BV ausgerechnet diese Vignettenlösung allein vorziehen und sie *expressis verbis* im Grundgesetz verankern. Man garniert so unsere ohnehin stark strapazierte Verfassung mit einem skurrilen Einzelausdruck, dessen Sinn nach dem Brockhauslexikon in deutscher Sprache «Weinrankenzerat» bedeutet. Der vorgeschlagene Text ist überdies widersprüchlich. Was heisst «allgemeine Benützungengebühr», wenn darunter bloss die Autobahnvignette verstanden werden soll? Gleich wie die GVK will die Mehrheit unserer Kommission, nach dem Wortlaut ihres Antrages, die Vignettengebühr nur bis zur vollen Deckung der Strassenkosten erheben. Weshalb soll dann aber dieses Teilproblem vorweggenommen werden, nachdem gemäss der amtlichen Kategorienrechnung heute noch die meisten Personenwagentypen und die Personenwagen als Gesamtheit – entgegen der anderslautenden Behauptung von Kollega Kaufmann – eine deutliche Ueberdeckung dieser Kosten ausweisen und daher nach dem erwähnten Verfassungstext vorläufig überhaupt nicht zur Kasse gebeten werden könnten? Offenbar meint man es aber anders, als man schreibt. Alle diese Unklarheiten spiegeln die grosse Unsicherheit wider, die in der Vignettenfrage noch herrscht. Sowohl über die Höhe der Einzelgebühr wie auch über den Bezügerkreis, die Vertriebsorganisation, die Kontrollprobleme, den effektiven Ertrag und seine Aufteilung, die Nebenwirkungen usw. gehen die Meinungen weit auseinander. Eines aber ist unbestritten: Die Vignette ist von Arm und Reich, vom «Deux-chevaux» wie vom Mercedes, vom gelegentlichen Sonntagsfahrer wie vom täglichen Autobahnbenützer, vom In- und Ausländer zum gleichen Preis zu erwerben. Diese bestechende Einfachheit macht in den Augen Ihrer Befürworter ihren Hauptvorteil aus.

Sind Sie sich aber bewusst, dass Sie damit allen Grundsätzen der Steuergerechtigkeit, die hier in den letzten Tagen so hoch gepriesen wurden, widersprechen würden? Ich wundere mich, dass ausgerechnet die Sozialdemokraten und Christlichdemokraten (Heiterkeit und Unruhe) besonders intensiv für ein derart grobschlächtiges, undifferenziertes und ungerechtes Abgabensystem eintreten können. Da hat Herr Muret die Realität besser begriffen und erfasst. Glauben Sie deshalb ja nicht, dass der Beifall der Stammtischrunden andauert, wenn Sie die Vorteile der Vignette einmal in der Praxis beweisen müssen.

Darf aber wenigstens ein überwältigendes finanzielles Ergebnis erwartet werden? Liegt das Geld tatsächlich auf der Strasse? Ich warne Sie vor Illusionen. Es gibt in diesem Saale niemand, der mit einer sicheren Rechnung beweisen könnte, dass der Ertrag der Autobahnvignetten im heutigen Zeitpunkt die direkten und indirekten negativen Auswirkungen tatsächlich aufwiegen wird. Auch Kollega Albrecht kann diesen Beweis nicht antreten. Es müsste Sie doch etwas stutzig machen, dass von den übrigen 150 Staaten dieser Erde, unter denen sich auch einige befinden, die ärmer sind als die Schweiz, noch keiner auf diese angebliche Patentidee verfiel, mittels Vignetten das Geld auf der Strasse aufzulesen. Es gab zwar vor sieben Jahren einmal eine europäische Regierung, die, ähnlich wie unsere Kommissionsmehrheit, in finanzpolitischer Verlegenheit improvisiert die Autobahnvignetten beschloss. Sie sah so-

fort ein, dass das ein Eigengoal wäre, und verzichtete auf den Vollzug, obwohl es kein Land mit einer auf die Sympathie der Ausländer angewiesenen Fremdenindustrie und auch kein Land mit einem harten Franken war.

Dem vorliegenden Bundesbeschluss ist der Kampf auf breiter Front bereits angesagt. Wie hoffnungsvoll es für die Kommissionsmehrheit diesbezüglich aussieht, können Sie, wie hier bereits unterstrichen wurde, am sonntäglichen Abstimmungsergebnis über die Erhöhung der Automobilsteuern im Kanton Zürich ablesen. Auch der Automobilist ist ein Mensch, im Landesdurchschnitt sogar ein sehr einfacher Mensch. Man hat ihm bei der letzten Erhöhung des Treibstoffzollzuschlages um volle 10 Rappen versprochen, dass er nicht mehr weiter geschöpft wird, solange die Erträge der Sonderfinanzierung für die Bundesaufwendungen zugunsten der Strassen genügen. Diese sind dafür heute noch weit mehr als ausreichend. Wollen Sie nun den Start der zweiten Bundesfinanzvorlage auch noch mit dem Bruch von Versprechungen einleiten, die im Zusammenhang mit früheren Fiskalvorlagen abgegeben worden sind? Das Volk anzulügen, rentiert in der direkten Demokratie nie, gar nie!

Folgen Sie also dem Minderheitsantrag und beauftragen Sie damit den Bundesrat, auf die Gebührenfrage im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption zurückzukommen.

M. de Chastonay: Je suis tout de même un peu surpris de constater que la commission élargie des finances de notre conseil propose, sans crier gare, la vignette automobile alors que précisément piétinent, depuis quelque temps déjà, les travaux de la commission de notre conseil chargée d'étudier l'initiative parlementaire tendant à introduire les péages sur les autoroutes. En effet, je dois rappeler que la commission, dirigée par M. Kaufmann, a tenu plusieurs séances, a procédé à diverses auditions, a pris connaissance de divers avis d'experts tout en devant digérer de nombreux rapports et statistiques. Et si cette commission n'est pas encore entrée dans la phase finale de ses travaux, la raison en est que le problème de l'introduction, dans la constitution fédérale, de la base légale créant le péage de la vignette automobile, n'est pas encore assez mûr pour être débattu ou décidé. En effet, de nombreuses questions se posent à propos de cette vignette. Tout d'abord, il semble que l'on soit très loin des 400 à 600 millions de revenus annoncés dans les projets de péage déposés en 1973 et en 1976.

Il semble également que les ressources disponibles affectées à la construction des routes nationales dépassent de beaucoup les crédits de construction annuellement libérés: 1,4 milliard disponible contre 1 milliard de crédits utilisés ces dernières années.

Certains milieux, à juste titre, comprennent mal que l'automobiliste suisse ou étranger, qui paie déjà des taxes importantes sur les carburants qu'il consomme (57 centimes le litre) ait encore à passer à la Caisse fédérale en devant s'acquitter d'une vignette dont on peut d'ores et déjà relever que la procédure de perception et surtout de contrôle sera fort compliquée et tracassière. Et là où d'autres pays consentent à des droits de péage privilégiés ou réduits pour l'utilisation d'un réseau complet et étendu d'autoroute (pensez ici aux tarifs de faveur consentis aux étrangers sur les autoroutes italiennes, pensez aux bons d'essence à prix réduit délivrés par l'Italie), on entend prélever chez nous une dîme et une surtaxe complémentaire pour l'usage de sections ou de tronçons d'autoroute que certains, dans certaines régions périphériques du pays, entendent encore remettre en cause. J'aimerais faire allusion ici aux déboires de la route nationale 9 valaisanne et j'aimerais également évoquer les tribulations que connaît actuellement la route nationale 6, le Rawyl.

Il y plus. La création de la vignette automobile est annoncée au moment où l'on présente au peuple un nouveau paquet financier, paquet que ce dernier peuple a refusé en juin 1977. Cette annonce survient aussi au moment où le franc suisse connaît une énorme réévaluation par rap-

port aux autres monnaies. Cette coïncidence ne va certainement pas inciter les touristes motorisés étrangers à fréquenter plus notre pays et nos stations. Il est à craindre que va très sérieusement se figer l'image de marque de notre pays, «terre d'accueil touristique», lorsque, préalablement à la traversée de nos riantes contrées, l'étranger devra passer à la caisse et bourse délier.

Ces brèves considérations m'amènent à penser que le bateau fiscal de la TVA et de la réforme de l'imposition directe est suffisamment chargé pour ne pas l'embarasser encore du poids lourd supplémentaire de la vignette automobile qui va poser de délicats problèmes de politique intérieure, d'autant plus que les diverses régions helvètes sont fort inégalement servies en matière d'autoroutes ou de percées alpines.

De ce fait, elle ne paraît pas très réaliste l'intention qui veut obtenir un nouveau consentement populaire à la TVA et à l'impôt fédéral direct alors même que ce paquet financier est encore assorti de son emballage «vignette automobile». Cette politique paraît d'autant plus aléatoire qu'on ne remplit pas des caisses vides avec une fiscalité dont l'impact psychologique, ajouté à sa portée financière, risque fort de précipiter son échec devant le peuple souverain. Et à notre désir d'assainissement indispensable des finances fédérales, il faut vraiment opposer un projet de recettes susceptible de capter une large adhésion populaire. A ce sujet, la création d'une vignette automobile, lancée en vrac à notre intention, va nous éloigner fort de cet objectif et la récente expérience du canton de Zurich, ce dernier week-end, devra inciter véritablement à une meilleure réflexion quant à l'opportunité de la création de cette nouvelle taxe.

Je m'opposerai donc, pour conclure, à l'entrée en matière sur cet objet tant que tous les aspects de cette fiscalité nouvelle n'auront pas été soigneusement étudiés et soupesés, tout en suggérant au besoin à la commission élargie des finances d'aller peut-être jeter un coup d'œil sur l'abondant dossier que, bien avant le début de ses travaux, la commission de notre Conseil sur le péage autoroutier a constitué. Le cas échéant, il ne serait peut-être pas inutile, ainsi qu'on l'a déjà objecté à diverses reprises à cette tribune, de relire les considérations du volumineux rapport sur la conception globale des transports.

Allgöwer: Nachdem Herr Hürlimann eindrücklich gesprochen hat und ich mit seinen Argumenten einiggehe, kann ich mich auf ganz wenig beschränken.

Das erste: Es ist nicht nur das Beispiel in Zürich passiert, sondern es ist in Bonn bereits eine Diskussion in Gang gekommen über die Autobahngebühren. Da schreibt die «Frankfurter Allgemeine», die grossen Verbände der Automobilisten hätten bereits absolute Ablehnung angekündigt. Sie sagen, wenn ein Verkehrsminister in Deutschland Zukunft haben wolle, dann dürfe er nicht einmal Untersuchungen über die Autobahngebühren durchführen. Ich glaube, diese klare Stellung werden auch unsere Autoverbände einnehmen.

Das zweite: Ich habe langsam das Gefühl, dass wir den Spruch von Wilhelm II. «Viel Feind, viel Ehr» uns zu eigen machen. Wenn wir in der normalen Steuergesetzgebung nicht vorwärtskommen, dann suchen wir eben überall nach Möglichkeiten, diese Löcher zu stopfen. Dieses Suchen nach Ersatz ist grundsätzlich abzulehnen. Wir haben das mit einer Luxussteuer usw. bereits getan, und die Vorlage, die wir ja nicht befürworten, ist gefährdet.

Das dritte – ich möchte mich an Herrn Kaufmann wenden –: Er hat hier doziert, als ob er der einzige Vertreter des Volkes wäre und hat gesagt: «Das Volk wird das und das machen, das Volk wird das machen.» Wer von uns ist denn legitimiert, von dem Volk zu sprechen? Herr Kaufmann, Sie erinnern sich an die motorfreien Sonntage, an die Albatros-Initiative, an die Hochschulförderung usw., bei denen jeweiligen eine Ja-Mehrheit vorausgesagt wurde – doch das glücklicherweise nüchterne Schweizervolk sagte nein!

Der vierte Punkt: die Vignetten. Wir müssen jetzt nicht über Pro und Kontra reden, sondern nur über die Zusatzbelastung, auf die Herr Barchi und andere schon aufmerksam gemacht haben. Wer heute für die Vignetten stimmt, muss sich klar sein, dass er damit gegen die Finanzvorlage stimmt. Daher verstehe ich die Sozialdemokraten, die für die Vignetten sind und damit gegen die Vorlage wirken und ihr Nein verstärken. Wir dürfen jetzt nicht das eine mit dem andern verwischen. Deshalb bitte ich Sie, den Minderheitsantrag anzunehmen.

Bretscher: Aus den Ausführungen von Kollege Kaufmann haben Sie gestern gehört, dass ich schon vor Jahren einen Vorstoss zur Einführung von Autobahngebühren und für eine zusätzliche Belastung des Schwerverkehrs unternehmen habe. Nachher hat Kollega Albrecht mit einem Postulat und Kollega Schatz mit einer parlamentarischen Initiative nachgedoppelt. Das Problem ist also nicht neu und längst bekannt.

Die nationalrätliche Kommission, der ich auch angehöre und die aufgrund dieser Initiative gebildet wurde, hat nach einer Sitzung sich vertagt, bis die Ergebnisse der GVK vorliegen.

Was bringt nun die Gesamtverkehrskonzeption? Nach sechsjährigen Beratungen lässt sie die Frage der Gebührenerhöhung offen. Wenn wir jetzt nichts unternehmen, wird die ganze Angelegenheit nur weiter hinausgeschoben und kein Entscheid gefällt. Ich möchte doch auf den blauen Bericht hinweisen, der Stellung nimmt zu dem heutigen Geschäft, wo immerhin vermerkt ist, dass die vorgesehenen Vignetten einen jährlichen Nettoertrag von zirka 230 Millionen Franken erbringen, was sicher kein Pappentitel für eine leere Bundeskasse ist. Im Gegensatz zu Kollega Eng und auch zu Kollega Hürlimann glaube ich nicht, dass wir mit den beiden zusätzlichen Beschlüssen die Abstimmung über die Bundesfinanzen gefährden. Das Gegenteil wird der Fall sein. Anlässlich verschiedener Vorträge zur letzten, gescheiterten Finanzvorlage wurde mir, aber auch andern Kollegen, immer wieder der Vorwurf gemacht, der Bund hätte noch andere Finanzquellen; wir sollten doch endlich die Autobahn- oder Tunnelgebühren einführen, wie sie das Ausland kenne. Es ist ja so, fährt er ins Ausland, so zahlt auch der Schweizer überall die verlangten Gebühren, sei es in Oesterreich, in Italien, in Frankreich, Spanien, Portugal, England; und selbst in den Vereinigten Staaten wird man immer wieder zur Kasse gebeten. Auch in Deutschland zahlen unsere Car- und Lastwagenbesitzer wesentliche Gebühren, während umgekehrt alle Ausländer unsere teuren Strassen und Tunneln gratis und franko benutzen und mit ihren Cars und Lastwagen befahren können. Auf meinen seinerzeitigen Vorstoss im Jahr 1970 hat mir Bundesrat Celio seinerzeit erklärt, die Ausländer bezahlen ihren Anteil mit ihrem in der Schweiz getankten Brennstoff, der die Zollzuschläge enthalte. Dies hatte aber nur so lange seine Gültigkeit, als der Benzinpreis in der Schweiz nicht höher als im Ausland lag, was schon lange nicht mehr der Fall ist, besonders jetzt mit dem teuren Schweizerfranken. Wenn in absehbarer Zeit auch noch der teure Gotthardtunnel eröffnet wird, so fahren die Ausländer mit gefülltem Tank noch vermehrt gratis mit ihren Personenwagen und Lastenzügen durch unser Land. Wir haben als Geschenk vermehrte Immissionen durch Abgase und Lärm und bringen unsere SBB durch den Wegfall der Verladegebühren und den vermehrten Lastwagenverkehr auf der Strasse noch vermehrt in die roten Zahlen. Ich habe dieses Problem in meiner Interpellation vom Jahre 1970 aufgegriffen, und hören Sie, was damals Bundesrat Celio dazu gesagt hat, ich zitiere: «Nicht ganz gleich gelagert ist die dritte Frage des Interpellanten, die auf eine Belastung des ausländischen Schwerverkehrs abzielt. Der Bundesrat ist sich bewusst, dass insbesondere mit der Inbetriebnahme des Gotthardtunnels sich über die Alpen-transversale ein reger internationaler Transitverkehr abwickeln könnte. Wir riskieren damit, dass der ausländische Schwerverkehr auf unsern Strassen stark zunimmt und die

Kapazität unserer Strassen herabsetzt. Dies läge weder im Interesse des eigenen Strassenverkehrs noch des Tourismus. Von noch grösserer Tragweite ist, dass infolge unseres Diesellohpreises die Tendenz besteht, den Tank im Ausland und nicht in der Schweiz zu füllen. Damit werden unsere Strassen von ausländischen Lastwagen befahren, ohne dass sie etwas an die Finanzierung unseres Strassennetzes beitragen. Eine solche Situation ist unbefriedigend. Der Bundesrat erachtet dieses Problem als wichtig, und er ist bereit, sich dieser Frage anzunehmen.»

Was ist seither passiert? Ich behaupte: nichts oder nicht viel. Ich finde es auch richtig, dass mit der Belastung des Schwerverkehrs eine gesamtschweizerische Lösung gesucht wird. Wir hatten ja letzthin im Kanton Zürich eine kantonale Vorlage, die das gleiche einführen wollte, die aber mit der Vignette absolut nichts zu tun hatte; sie wurde bachab geschickt, weil nach der Annahme in unserem sogenannten finanzstarken Kanton die Gebühren für Lastwagen doppelt soviel wie in finanzschwachen Nachbarkantonen betragen hätten. Das war der Hauptgrund für die Ablehnung dieser Vorlage.

Ich komme zum Schluss. Ich möchte Ihnen empfehlen, im Interesse der Sicherstellung unserer Bundesfinanzen den beiden zusätzlichen Vorlagen zuzustimmen. Ich kann Ihnen bekanntmachen, dass die Fraktion der SVP einstimmig für die Autobahnvignette und grossmehrheitlich für Einführung der Schwerverkehrssteuer stimmt.

Flubacher: Ich bin eigentlich erschrocken ob soviel Naivität, wie sie bei der Finanzkommission respektive bei deren Mehrheit zum Ausdruck gekommen ist. Es ist doch die Elite dieses Rates in der Finanzkommission vereinigt, und Eliteleute sollten auch Fingerspitzengefühl haben, wieviel es auf einmal vertragen kann, vertragen mag. Man kann sagen: Es ist ehrlicher, man sagt jetzt gerade, was in den nächsten Jahren noch alles aufgedoppelt wird, damit der Bürger von Anfang an dazu Stellung beziehen und dann alles miteinander bachab schicken kann. Man kann aber auch sagen: Wir machen das eine, das ist die Bundesfinanzreform mit der Mehrwertsteuer, und gehen dann in eine zweite Runde, ohne die Mehrwertsteuer damit zu belasten. Man hat ja Unterlagen über das Problem der Vignetten bekommen. Es ist noch nicht soweit abgeklärt, dass sie eingeführt werden könnten. Ich habe selbst das Postulat Albrecht seinerzeit unterschrieben. Ich bin der Meinung, wenn unser Frankenkurs noch weiter nach oben klettert, muss irgend etwas gemacht werden, damit die Ausländer überhaupt noch etwas für unsere Strassen bezahlen. Ob das die Vignette ist oder ob es andere Möglichkeiten gibt, muss nach meiner Auffassung noch gründlicher abgeklärt werden. Ich persönlich bin der Meinung, eine Vignette sollte dazu dienen, den öffentlichen Verkehr – mindestens teilweise – aus dem Schlamassel herauszureissen. Ich bin bereit, eine Gebühr als Anerkennung dafür zu bezahlen, dass mir die SBB jederzeit einen Sitzplatz auf der gleichen Strecke, die ich mit dem Auto fahre, zur Verfügung stellen. Dazu bin ich bereit, und dazu sind sicher viele Autofahrer auch bereit. Ich mache mir aber gewisse Ueberlegungen: Die Visitenkarten sind nicht mehr so begehrt, wie sie vielleicht früher waren; sie werden nicht mehr soviel gebraucht. Aber ich bin der Auffassung, wenn heute ein Ausländer in die Schweiz kommt und mit einer Visitenkarte an der Grenze begrüsst wird, die ihn gleich noch 30 Franken kostet, so macht er sich gewisse Ueberlegungen über unser Fremdenverkehrsland. Ich bin eigentlich enttäuscht, dass man nun die Frontalkonfrontation mit den Automobilverbänden nicht vermeiden will. Ich bin der Meinung, man hätte zuerst von Bundesseite her mit den Automobilverbänden sprechen sollen. Ich habe letztes Jahr abgewendet, dass ein grosser Automobilverband bereits vorzeitig gegen die Vignette Stellung bezogen hat. Die Stellungnahme dagegen wird kommen, dann haben Sie finanzkräftige Verbände, die die Finanzordnung beordnen helfen! Man muss das Mögliche machen, das Mögliche sehen, und ich möchte Sie bitten, da die Grenzen zu

sehen und auch dem Volk einmal zu sagen, dass man mit diesen Vignetten die miserable Lage unserer Landesfinanzen nun einfach nicht wesentlich verbessern kann. Ich befinde mich in einem Zwiespalt, Sie haben das gemerkt. Ich bin der Meinung, man sollte noch etwas Geduld haben und noch etwas zuwarten.

Noch eine Bemerkung zum Schwerverkehr. Ich bin der Auffassung, dass der Ueberlandverkehr, langfristig gesehen, kostendeckend werden muss. Er muss aus Konkurrenzgründen gegenüber den Bahnen kostendeckend sein. Aber da kommt das andere Problem: Es geht um Hunderte von kleinen Einzelexistenzen, es geht nicht nur um die paar grossen Transportunternehmungen. Diese Einzelexistenzen werden einen Einfluss auf eine eventuelle Abstimmung haben. Auch da braucht es Fingerspitzengefühl, auch da erwarte ich, dass der Bundesrat mit diesen Verbänden zusammensitzt und eine gut schweizerische Lösung auszuhandeln versucht, die im Interesse des gesamten Landes liegt und nicht im Interesse einer heute erzwungenen Vignettengebühr, die gesamthaft gesehen zu unguten Auseinandersetzungen führt und, neben der Opposition der Sozialdemokraten, noch sämtliche Opponenten auf den Plan rufen wird aus all diesen Verbänden, die dagegen anrennen werden. Seien wir vernünftig, bringen wir diese Finanzvorlage, diskutieren wir nächstes oder übernächstes Jahr über die Frage der Vignetten und der Schwerverkehrsbelastung, unabhängig von der Finanzvorlage.

Begrüssung – Bienvenue

Le président: Je salue avec déférence une délégation du Parlement du Bade-Wurtemberg qui se trouve en voyage d'études dans notre pays.

(Applaudissements)

M. Aubert: On a toujours quelque vergogne à parler dans le même sens que les orateurs précédents. Mais je dois m'exprimer maintenant au nom du groupe libéral et évangélique. J'ai oublié d'annoncer cela hier soir, je rattrape mon retard aujourd'hui. Le groupe libéral et évangélique vous propose de vous associer à la minorité et de refuser l'entrée en matière sur les projets C et D.

Le peuple est pour la vignette, disait M. Kaufmann. Le peuple est contre la vignette, disait M. Delamuraz. Preuve qu'il y a au moins deux peuples en Suisse. C'est peut-être ce qui rend notre politique difficile. Personnellement, je serais plutôt du peuple de M. Kaufmann. Et je dois dire que, dans le groupe libéral et évangélique, plusieurs de mes collègues sont, eux aussi, intéressés par l'idée de la vignette. Mais nous sommes unanimes à dire: «Pas comme cela et pas maintenant.»

D'abord pas comme cela. Une préparation hâtive, une improvisation dont M. Hürlimann disait qu'elle était superficielle, l'anticipation partielle et, par conséquent, malheureuse du grand débat sur la conception globale des transports, tout cela a été dit hier et dit excellemment. Nous ajouterions à cela nos petits scrupules de juriste. Nous sommes en présence d'une proposition de la commission qui ressemble fort à une initiative parlementaire et nous nous demandons si les règles de la loi sur les rapports entre les conseils ont bien été observées en l'espèce.

Pas maintenant, c'est le point essentiel. Le groupe libéral et évangélique trouve inopportun, voire intempestif, de combiner la TVA avec l'introduction d'impôts sur la circulation routière. On a beau nous dire que ces projets seront distincts, que les citoyens pourront voter différemment sur les uns et les autres, accepter les uns, refuser les autres. Nous craignons fort que le voisinage de la vignette ne porte ombrage à la TVA. Nous sommes convain-

cus que tout sera pris comme un paquet – on a abondamment usé du terme – et que la mauvaise humeur qu'une certaine partie du paquet provoquera dans la population rejaillira sur les autres. Nous ne voulons pas que la vignette contribue à tuer la TVA. Nous sommes prêts – je le dis à M. Kaufmann et à M. Albrecht – nous sommes prêts à nous battre un jour pour la vignette. Nous sommes prêts même à être battus sur la vignette, mais nous trouverions déplorable d'être battus sur la TVA à cause de la vignette. Et c'est pareil pour les camions. Voilà pourquoi nous sommes résolument contre les projets C et D.

Naturellement, après cela, il ne reste pas grand-chose. Mais je crois que les débats de cette dernière semaine s'éclaireraient, si nous convenions qu'il y a dans cette salle deux camps, qui parlent de sujets différents, dans des langages différents. Il y a, d'un côté, ceux qui se contentent d'un petit projet. Il y a, de l'autre, ceux qui veulent un grand projet. Il y a, d'un côté, ceux qui demandent simplement une revision technique de l'impôt; il y a, de l'autre, ceux qui, avec plus d'ambition, veulent une vraie réforme des finances.

Qu'est-ce que c'est qu'une simple revision technique de l'impôt? Au fond, elle tient en trois ou quatre points. Premièrement, substitution de la TVA à l'impôt sur le chiffre d'affaires. Deuxièmement, correction de la progression à froid. Troisièmement, suppression des limites de durée pour l'impôt direct et l'impôt indirect; on n'en a guère parlé, mais le point est important. Quatrièmement, fixation durable, dès 1980, du taux de 35 pour cent de l'impôt anticipé. Voyez, cela est technique, c'est un aménagement, cela ne suffit pas pour rétablir l'équilibre des comptes de la Confédération.

Que serait une vraie réforme des finances? Une vraie réforme des finances, ce serait un ensemble de mesures destinées à fournir des ressources substantielles à la Confédération et à répartir le plus équitablement possible la charge de ces impôts entre les contribuables. On peut, là, penser aux banques, à la circulation routière.

Or voici ce qui nous paraît capital: nous sommes convaincus que la vraie réforme des finances passe par une revision technique et nous sommes également convaincus que cette revision technique doit se faire avant la réforme des finances.

Pourquoi avant? Pourquoi pas en même temps? Parce que nous croyons que le peuple suisse ne désire pas traiter ces deux questions ensemble. Vous vous rappelez ce qu'un ancien président des Etats-Unis, M. Johnson, disait d'un de ses successeurs: «C'est un homme simple. Il ne peut pas faire deux choses à la fois. Par exemple, il ne peut pas, en même temps, marcher et mâcher de la gomme.» Eh bien, c'est pareil pour le peuple suisse. Il ne peut pas ou, en tout cas, il ne veut pas se prononcer à la fois sur une révision technique et sur une vraie réforme des finances.

Il l'a prouvé le 12 juin 1977. Qu'avons-nous fait ce jour-là? Nous avons proposé, d'une part, le passage à la TVA et, d'autre part, un véritable effort financier, le saut à 10 pour cent. Nous avions probablement raison, nous étions fondés à le faire, mais cela a raté. Nous avons perdu, nous devons en tirer la conséquence. Nous devons diviser maintenant en deux morceaux celui qui a paru trop gros pour être avalé d'un coup.

Conclusion: Nous avons le temps de faire la revision technique en 1979, nous n'avons pas le temps de faire la vraie réforme des finances. A chaque année suffit sa peine.

J'aimerais dire encore quelques mots à mes collègues du groupe socialiste. Vous êtes pour la TVA, nous l'avez dit, vous l'avez montré l'an dernier. Nous sommes, dans cette assemblée, presque tous pour la TVA. Alors, aidez-nous donc à la faire passer, toute nue, avec un taux très bas. Et sans conditions préalables. De toute façon, vous aurez un deuxième temps après. Vous aurez la réforme des finances et c'est à ce moment-là que vous pourrez proposer votre programme.

Je ne veux pas tomber dans la rhétorique. Je ne veux pas vous dire qu'au-dessus des querelles de partis, nous devons nous soucier de l'intérêt de notre pays. Pourtant, il me paraît évident que la situation financière actuelle de la Confédération est malsaine et que nous devons prendre, sans tarder, des mesures pour l'améliorer.

Je ne veux pas non plus vous dire ce qui est utile à votre parti. Cela, c'est votre affaire, c'est votre stratégie, mais je ne peux pas m'empêcher de faire une observation en passant. On se fait peut-être des idées fausses sur les rapports entre les référendums et les élections. Je suis profondément convaincu que les électeurs du mois d'octobre, lorsqu'ils choisissent des partis et des personnes, prêtent peu d'attention à ce que ces personnes et ces partis ont dit ou fait au sujet des impôts.

Mais il y a une institution qui nous tient à cœur, à vous comme à moi, et que nous devons défendre. C'est le Parlement. Je crains que le Parlement n'embellisse pas son image devant l'opinion publique, si nous ne sommes pas capables de voter un principe, la TVA, sur lequel presque tous les membres de cette assemblée, quand on les prend séparément, déclarent qu'ils sont d'accord.

Oehen: Ich werde mich bemühen, der Empfehlung unseres Präsidenten nachzukommen und ganz kurz zu sprechen. Für uns ist genau dieser Vorschlag, die Vignette und die Schwerverkehrssteuer hier aufzunehmen, das einzig wirklich geniessbare Paket dieser Vorlage. Wer den Puls des Volkes fühlt, der kann wirklich nicht begreifen, dass man heute behauptet, die Vignette würde die Finanzvorlage bändigen; genau das Gegenteil ist wahr, Herr Hürlimann. Wenn am Sonntag im Kanton Zürich die Erhöhung der Strassenverkehrssteuer abgelehnt wurde, ist nicht zu übersehen, dass eine völlig andere Situation vorlag. Bei der Vignette ist die Volksmeinung die, dass es jetzt an der Zeit wäre, den übergrossen Durchgangsverkehr an den Kosten der Strassen auch mittragen zu lassen. Es ist Tatsache, dass wir in der Schweiz den Durchgangsverkehr völlig allein finanzieren. Es ist auch ganz klar, dass jeder, der unsere Schienenstrasse benützt, bezahlt, während alle andern überhaupt nichts bezahlen. Das ist einer der Nachteile unseres kleinen Ländchens, dass eine Benzinfüllung vor Basel durchaus ausreicht, um bis nach Chiasso durchzufahren. Wenn Herr Hürlimann hier eine Philippika gehalten hat, dann schien mir das aus einem verletzten Stolz heraus zu geschehen. Dabei ist ihm ein ganz gravierender Fehler unterlaufen, der ihm als gewiegtm Politiker nicht hätte unterlaufen dürfen. Er hat nämlich erklärt: Nur wenn das ganze Paket der Gesamtverkehrskommission vor das Volk komme, bestehe eine Chance, dieses durchzubringen.

Das widerspricht all unsern Erfahrungen, die beweisen, dass in der Schweiz nur die Politik der kleinen Schritte zum Erfolg führen kann. Es wäre ein erster kleiner Schritt gerade in dieser Hinsicht, wenn man jetzt einmal den Artikel 36 der Bundesverfassung ändern würde, damit wenigstens einmal diese Autobahnvignette eingeführt werden könnte. Ich finde es übrigens nicht richtig, wenn hier so getan wird, als ob die Kommissionsmehrheit vorgeschlagen hätte, dass nur der Nationalstrassenunterhalt aus dem Ertrag der Vignetten finanziert werden dürfte. Durch den Text der Kommissionsmehrheit sind eindeutig die Strassenkosten ganz allgemein anvisiert. Die gesamte Strassenkostenrechnung ist bekanntlich durch die Benzinollzuschläge nicht gedeckt. Kantone und Gemeinden haben noch gewaltige Steuermittel einzusetzen. Herr Kollege Hürlimann, ich glaube, man sollte hier nicht von Steuergerechtigkeit und ähnlichem zu diskutieren, beginnen und den «Deux-chevaux» gegen den Amerikanerwagen ausspielen; es geht hier ganz einfach darum, ob man die Autobahn benutzt oder nicht, ganz egal, ob mit einem grossen oder einem kleinen Fahrzeug. Ich bin der Auffassung, dass jetzt der richtige Moment da ist, um etwas in der richtigen Richtung zu tun, um eine Steuer einzuführen, die der Forderung nach einer modernen Steuerungsmög-

lichkeit gerecht wird. Neue Steuern ohne Steuerungswirkung sind ganz einfach nicht mehr zeitgemäss.

Eine letzte Bemerkung an Herrn Flubacher, respektive an die von ihm zitierten Automobilverbände. Immer wieder wird hier das Schreckgespenst der Automobilverbände an die Wand gemalt. Ich frage: Wer sind denn eigentlich diese Gremien, die da so gross Politik betreiben? Es sind doch oligarchische Manipulationsgremien, die ohne irgendwelche Legitimation durch ihre Mitglieder in die nationale Politik eingreifen. Dagegen verwahre ich mich. Ich empfehle Ihnen dringend, den Vorschlag der Mehrheit anzunehmen.

Schatz-St. Gallen: Es ist wohlthuend an dieser Debatte: Wir sind für einmal nicht im parlamentarischen Grabenkrieg; die Vignette hat eine junge Mutter und zahlreiche ältere bestandene Väter in diesem Saal. Das ist angenehm. Nun, leider sind hier zwei Probleme vermischt. Wir müssen uns fragen: Ist die Vignette sachlich richtig? Für Leute, die dazu nein sagen, ist das Problem erledigt. Und für jene, die ja sagen, kommt die Frage dazu: kommt der Vorschlag zur richtigen Zeit? Leider kann man die beiden Fragen nicht trennen. Nun, sachlich möchte ich die vielen Argumente nicht wiederholen, nur noch etwas anfügen, das nicht gesagt worden ist.

Zunächst etwas: Herr Hürlimann, oberflächlich ist das Problem der Vignette nicht geprüft worden. Wir haben in unserer Kommission Beigen von Papieren, die Sie auch kennen. Die technischen Probleme sind abgeklärt. Es bestehen Meinungsverschiedenheiten, ob es so geht oder nicht, aber die werden natürlich immer bestehen, bis man es versucht hat. Aber ich bin vollkommen überzeugt, dass auch ein normales Verfahren mit Botschaft des Bundesrates nichts daran ändern würde, ausser dass auf den heutigen Bericht des Amtes für Strassen- und Flussbau die bundesrätliche Unterschrift gesetzt würde, sonst nichts. Es wurde allerdings kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Aber auch da, meine Damen und Herren: in der Presse sind alle Argumente für und gegen die Vignetten reichlich nachzulesen. Was die Leute darüber denken, wissen wir. Nun etwas Wesentliches: Die Vignette ist im Moment finanzpolitisch begründet; das ist zuzugeben. Und sie wäre eine Einnahmenquelle, die unsere Volkswirtschaft nicht belastet oder nur ganz unerheblich. Der Ertrag selbst kommt zu 70, 80 Prozent von Ausländern. Nun wurde hier gesagt: Aber sie schadet dem Fremdenverkehr. Darüber kann man diskutieren, aber ich darf Ihnen sagen, dass die zuständigen Spitzenorgane des schweizerischen Fremdenverkehrs, zum Beispiel Herr Kämpfen, der Meinung sind, sie schade nicht. Wegen dieser 30 Franken kommt jeder Ausländer mit einem Ferienbudget von 300 bis 3000 Franken doch in die Schweiz. Auch die zweite Abgabe, die zur Diskussion steht, ist volkswirtschaftlich unbelastend, weil die Schwerverkehrsabgabe wenigstens tendenziell das SBB-Defizit entlastet. Das sind doch wesentliche Argumente. Auch dass Herr Hürlimann noch das soziale Verständnis der Sozialdemokraten und das von uns andern angesprochen hat, ist bei ihm eher merkwürdig. Herr Hürlimann, seit wann können Sie dafür sein, dass man Gebühren noch sozial abstuft? Wollen Sie die Gebühren für das Wasser und die Elektrizität sozial abstufen? Das kann doch nicht Ihr Ernst sein? Der Begriff der Gebühr ist der, dass jeder gleichviel zahlt für eine staatliche Dienstleistung; das gehört dazu.

Nun noch ganz kurz zum Zeitpunkt. Herr Hürlimann ist der festen Meinung – und ich gratuliere ihm dazu –, seine geschlossene Gefolgschaft für die GVK werde durch alle Wogen der Zeit zusammenhalten. Wenn dem so ist, könnte es uns nur freuen, und ich hoffe, dass er dann seine Satire nie selbst schreiben muss, wenn ihm seine Schwerverkehrsanhänger einmal ausscheren; das werden sie ohnehin tun, Herr Hürlimann, und das Vorgehen in kleinen Portionen ist vielleicht doch nicht so ganz abwegig. Es sind getrennte Vorlagen, die an getrennten Sonntagen zur Abstimmung gebracht werden. Es ist zuzugeben, dass einzel-

ne Leute die Probleme vermischen werden; es ist auch zuzugeben, dass – nach meiner Meinung, Herr Aubert – ein grosser Teil des Schweizervolkes der Meinung ist: Bevor wir die Quelle der Vignette ausgeschöpft haben, keine neuen Steuern! Das ist eine positive Wirkung. Ich würde aber schon aus abstimms- und rechtsstaatlichen Gründen die Vorlagen auch zeitlich trennen, damit wir diese Vermischung vermeiden können. Soviel Verständnis hat unser Bürger letzten Endes doch.

Es scheint mir manchmal, dass die leitenden Herren der Automobilverbände der Meinung seien, ihre Mitglieder hätten einen Benzinmotor im Kopf statt eines Gehirns. Wir sind natürlich neben Automobilisten, die wir alle sind, auch noch Steuerzahler und Bürger. Wir können wohl unterscheiden zwischen einer ganz bescheidenen Belastung, die uns als Automobilisten trifft, und unseren Interessen als Steuerzahler. Diese Interessen bestehen eindeutig darin, dass wir auch die Ausländer, die unter den heutigen Verhältnissen nichts mehr an unser Strassensystem beitragen – und ein solches Finanzierungssystem ist untragbar –, zu einem Beitrag herbeiziehen. Ich glaube, das sagen wir uns auch als Automobilisten.

Meier Werner: Ich komme an dieses Pult in meiner Eigenschaft als Mitglied der GVK. Es ist ja dort – wie bereits erwähnt – ein einstimmiger Konsens (ohne Enthaltungen) zustande gekommen. Alle GVK-Mitglieder haben mehr oder weniger deutlich das Bekenntnis abgelegt, sich abstinenz zu verhalten, bis die GVK als Ganzes unter Dach sei. Diese GVK ist gewissermassen eine Ehe zwischen Schiene und Strasse.

Es stellt sich heute nun doch die Frage, wie das bereits angetönt worden ist: Wieweit wird eine Gesamtverkehrslösung überhaupt möglich sein und zu welchem Zeitpunkt? Das ist die grosse Frage. Ich glaube, das hat auch sehr stark mitgespielt bei all den Kommissionsmitgliedern, die nun diese Anträge C und D gestellt haben, dass man nun den Versuch unternehmen will, die Bundesfinanzordnung mit einer verkehrspolitischen Massnahme zu ergänzen. Ich verstehe nicht recht, weshalb nun hier wiederholt erklärt worden ist, das sei eine unerhörte Belastung dieser Finanzreform. Bitte, man hat auch andere Komponenten in diese Bundesfinanzreform hineingenommen und gesagt, auch das und das wäre noch ein Steuer- und Einnahmenobjekt. Weshalb soll man den Verkehr hier ausnehmen? Ich erachte es durchaus als logisch, dass dieser Versuch gemacht worden ist.

Ich stelle fest, dass ich an sehr vielen öffentlichen Versammlungen vor diesem 12. Juni letzten Jahres teilgenommen habe. Es ist keine vorbeigegangen, ohne dass einer oder eine Anzahl von Teilnehmern gesagt hat: Weshalb lasst ihr euch nicht etwas Besseres einfallen und holt endlich das Geld dort, wo man es holen kann, nämlich beim Strassenverkehr, also Vignette, Schwerverkehr? Das ist durchaus populär, wobei ich nicht behaupten möchte, das ganze Volk stehe nun geschlossen dahinter. Da wird man ja gegebenenfalls wieder seine Ueberraschungen erleben. Selbst TCS- und ACS-Mitglieder haben mir aber persönlich gesagt: Es wäre schon längst an der Zeit gewesen, eine derartige Vignette – diese Belastung für den Luxus, den wir mit den Autobahnen geniessen – einzuführen.

Kollege Alois Hürlimann hat sein Erstaunen darüber ausgedrückt, dass ausgerechnet die Sozialdemokratische Partei einer – wie er glaubt – unsozialen Massnahme das Wort redet, nämlich einer einheitlichen Vignettengebühr für den «Deux-chevaux» und für den Mercedes. Ich glaube, hier wäre es doch durchaus möglich, eine Abstufung vorzunehmen, nicht, wie Herr Aubert nun gesagt hat, nach sozialen Gesichtspunkten, aber nach dem Verursacherprinzip. Es wäre richtig, dass man ein Kleinenvehikel, ein Schwerverzeug, mehr belastet als das kleine Fahrzeug, das dem Arbeitnehmer zur Fahrt zum Arbeitsort und zum Heim dient.

Ich möchte auf einen wesentlichen Punkt im Zusammenhang mit dieser Vignette doch hinweisen. Es ist – wie dies

bereits wiederholt angesprochen worden ist – das Transitproblem, Eröffnung des Gotthardstrassentunnels 1980/81. Wir stehen hilflos und mittellos dieser Entwicklung gegenüber. Wir haben keine Verfassungsgrundlage, wenn diese Transitlinie mit dem Gotthardstrassentunnel geöffnet wird, um uns irgendwie vor der Ueberschwemmung unseres Landes mit ausländischen Fahrzeugen zu schützen. Ich habe unlängst an einer Tagung in München teilgenommen, an welcher Verkehrspolitikern aus den Alpenländern Schweiz/Oesterreich/Bundesrepublik anwesend waren. Ich kann Ihnen sagen: Die Vertreter aus Oesterreich und Bayern waren ganz aufgeregt. Sie erklärten an dieser öffentlichen Veranstaltung: «Es ist unmöglich, dass man uns weiter zumutet, dass riesige Verkehrsströme sich auf der Strasse durch unsere Gebiete hindurchzwängen.» Diese Situation erwartet uns. Wir werden mit der GVK – das kann Alois Hürlimann bestätigen – nicht fertig bis 1981; das geht länger; dann ist der Gotthardtunnel offen, und wir haben überhaupt nichts.

Der Bundesrat hat in seinem Regierungsprogramm erklärt: Wir müssen nun einen Transportkorridor Huckepack errichten, die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das können wir ja gar nicht; wir müssten die Fahrzeuge nämlich gratis oder halbgratis – weit unter kostendeckenden Tarifen – auf der Bahn spedieren, damit sie überhaupt auf die Schiene kommen. Aber eigentliche Lenkungsmassnahmen haben wir keine.

Der Sinn meiner Intervention ist der: Ich wollte nur allen diesen Herren der Kommission danken, die sich Gedanken über diese Frage gemacht haben. Vignetten sind die Voraussetzung, um den internationalen Transitverkehr belasten und erfassen zu können. Ich glaube, das wäre durchaus ein Weg. Jedenfalls müssen wir uns jetzt ganz konkret Gedanken darüber machen, was wir tun können, wenn die Vignette hier in diesem Saal abgelehnt wird, um einigermaßen gewappnet zu sein, wenn der Gotthardstrassentunnel dann erstellt ist.

Als GVK-Mitglied halte ich mich an den erwähnten Konsens, an das, was wir alle miteinander gesagt haben: Wir versuchen, die GVK als Ganzes zu realisieren. Ich plädiere hier also nicht für ein Ja für die Vignetten, aber ich wollte diese grundsätzlichen Feststellungen trotzdem anbringen, weil ich der Meinung bin – auch wenn die Mehrheit des Rates jetzt nicht für die Vignette stimmt –, dass dann das Problem doch noch innert nützlicher Frist gelöst werden muss.

M. Richter, rapporteur: Différents avis ont été exprimés ici, vous les avez entendus, à vous de les apprécier.

Je rappelle que la majorité de la commission, sous une certaine pression, a accepté d'entrer en matière et a conclu qu'il importe de ne plus tergiverser, d'aller de l'avant avec un sujet qui a déjà été débattu et de permettre enfin au peuple de s'exprimer. Il y a eu une pression en séance de commission, cela entraine dans le jeu du parti socialiste de savoir exactement jusqu'où l'on pourrait aller. C'est aussi sous la pression de la recherche de ce consensus auquel nous devons tous tendre que l'on a peut-être – c'est un reproche qu'une partie de cette salle pourrait nous adresser – quelque peu cédé à cette pression. Il n'en demeure pas moins que, s'agissant des délais, le rapport du Service fédéral des routes et des digues – rapport fort bien fait, très complet, dans ses conclusions – déclare en page 31, qu'une revision constitutionnelle nécessite, si l'on veut introduire les vignettes d'autoroutes, une durée d'au moins deux ans: «Si l'on voulait procéder à cette revision dans le cadre des propositions constitutionnelles de la conception globale des transports, le temps requis serait encore plus long. Il faudrait prévoir au moins trois ans.» D'autre part, il faut être conscient qu'il ne serait guère possible de faire passer un projet constitutionnel relatif aux vignettes d'autoroutes avant la revision de la constitution, au sens de la conception globale des transports et indépendamment de cette revision. Un tel projet pèserait en tout cas par la suite lourdement sur une approbation

de la conception globale des transports. Voilà la conclusion d'un rapport qui, je l'avoue, a provoqué au sein de la commission et dans l'ambiance qui y régnait – facteur qui ne doit pas être sous-estimé – une réaction d'impatience: «Pourquoi, dans ce pays, n'arrive-t-on pas à soumettre au peuple une proposition de modification constitutionnelle sans qu'il faille attendre des années?»

Je crois, en effet, qu'il est plus facile en Suisse de concevoir un enfant que de faire une loi puisque pour une loi il faut dans tous les cas dix-huit mois.

C'est cette impatience qui a abouti aux conclusions qui vous ont été libellées dans cet arrêté C.

Sur le plan de la procédure, M. Barchi a mis tout à l'heure en évidence le fait que l'on aurait pu recourir à une autre procédure, celle de la voie de l'initiative parlementaire. C'est juste, nous en avons débattu. Nous nous sommes posés cette question et, après avoir pris des avis autorisés au sein de la Chancellerie fédérale, nous en sommes arrivés à la conclusion que la voie de procédure retenue était une voie possible, qu'en tous les cas elle ne nous était pas formellement interdite.

Je crois qu'il est important que vous entendiez ici ce que nous avons aussi entendu en commission: l'avis du Conseil fédéral qui a été très ferme, partageant l'avis que la conception générale des transports forme un tout et doit être traitée dans son ensemble. Je ne répéterai pas ici ce que M. Chevallaz, conseiller fédéral, va sans doute vous dire à nouveau avec la même fermeté.

Il n'en demeure pas moins que la commission, dans sa majorité, est d'avis qu'il convient d'éviter de perdre trop de temps et que, même si l'on est opposé à la vignette, il est opportun avant tout que le peuple s'exprime. Je concède à M. Barchi que le peuple apprécie toujours, lorsqu'il doit se prononcer sur un principe, d'en connaître la portée, et bien souvent on aime à connaître le contenu de la future loi d'application. Nous devons en l'espèce admettre que ce qui transparaît déjà du rapport du Service fédéral des routes et des digues nous permet, si l'on y ajoute encore quelques déclarations officielles, de nous faire une idée parfaite de ce que sera la législation d'application.

La majorité propose donc de permettre au peuple de s'exprimer sur un principe, la minorité, avec le Conseil fédéral, estime que cet objet est à traiter dans le cadre de la réalisation de la conception globale suisse des transports.

Elsenring, Berichterstatter: Die Kommissionsreferenten haben hier die Meinung der Mehrheit der Kommission zu vertreten. Wenn man nun die heutige Debatte verfolgt, so muss man sagen, dass die Mehrheit nicht einmal mehr mit abgesägten Hosen dasteht, sondern in einem Bikini, das dazu noch durchlöchert ist (Heiterkeit), und wir sollten der Textilindustrie helfen! Das sind die weiteren Zusammenhänge dieser Vorlage.

Wie ist der Entscheid in der Kommission zustande gekommen? Es lagen zwei Anträge vor, einmal ein Antrag Kaufmann, und zwar als Einzelantrag, Herr Hürlimann! Es war kein CVP-Fraktionsvorschlag! So wie in der Gesamtverkehrskonzeption koordinieren wir doch noch nicht! Ferner lag ein Antrag der Sozialdemokraten vor als Bestandteil des sogenannten Konditionenpakets, aus dem auszubrechen wir die Sozialdemokraten offenbar vergeblich gebeten haben. Im Alternativprogramm standen als Schwerpunkte neben den Ihnen bereits früher genannten Punkten noch die Schwerverkehrssteuer, postuliert von Herrn Welter, und die Autobahnvignette, postuliert von Frau Uchtenhagen.

Ich bin nun tatsächlich etwas überrascht, dass von seiten der Sozialdemokraten – Herr Werner Meier hat sich lediglich als Mitglied der GVK-Kommission zum Wort gemeldet – niemand mehr für diese Vorlage geradesteht. So leicht kann man sich doch nicht durch den Boden eines Sarges davonschleichen! (Heiterkeit) Auch die Präsenz im Rat lässt zu wünschen übrig. Man hat den Eindruck, die Sozialdemokraten seien bereits zum Blutwurstessen gegangen! Damit steht die Majorität, die in der Kommission er-

zielt wurde, derzeit schon rein abstimmungsmässig auf wackeligem Boden.

Das Volk ist angerufen worden. Was das liebe Volk nicht alles hören muss! Alle haben das Volk gepachtet, Herr Kaufmann, Herr Aubert, aber auch die Freisinnigen sind dabei, wenn es ums Volk geht, denn dann wird es gemüht! Es kommt mir vor, als ob man in dieser Frage das Volk als eine Art Sklavenherde betrachte, während wir vor zwei Jahren die Konvention gegen den Sklavenhandel unterschrieben haben! Jetzt wird einfach das Volk hin- und hergeschoben, und niemand weiss eigentlich, was die Meinung des Volkes ist. Da gelangt man zur Frage: Sollte man nicht dieses Problem einmal dem Volk unterbreiten, damit man seine Auffassung wirklich ermitteln kann? Es geht bei dieser Verfassungsnovelle tatsächlich nur um die Kompetenzfrage, und die Ansicht der Kommissionsmehrheit ging dahin, dass sich das Volk in dieser Frage einmal sollte äussern können. Herr Hürlimann hat selbstverständlich recht. Unsere Kommission hat sich dieser Frage, in Stunden umgerechnet, mit einem Aufwand von etwa 1500 Franken gewidmet, während die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption 16,5 Millionen Franken gekostet hat! Auch diese Grössenordnungen muss man sehen. Daraus ergibt sich, was nun kritisiert wird: Man hat sich zu wenig in die Frage vertieft, sondern beruft sich immer nur auf das Volk.

Die Frage, ob wir zeitlich richtig liegen, ist eine politische Frage. Die Kommissionsmehrheit glaubt, dass wir zeitlich richtig liegen, während die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption in diesem Punkte ebenfalls anderer Meinung ist.

Den Herren, die sich zum Abstimmungsmodus geäußert haben, möchte ich bloss sagen, dass in der Kommission die Auffassung bestanden hat, in zwei Tranchen abstimmen zu lassen. Ueber die Autobahnvignetten und die Schwerverkehrsabgabe könnte das Volk nach den Nationalratswahlen 1979 entscheiden, was den «Vorteil» hätte, dass sich wenigstens diese Fragen noch über die Nationalratswahlen hinziehen würden, so dass Sie auch dann noch daran nagen könnten!

Wenn Sie die heutige Debatte analysieren und das Protokoll der Kommissionssitzung noch einmal durchsehen, stellen Sie fest, dass der Stellenwert des Vorschlages nach drei Richtungen geht. Herr Schatz hat von der finanzpolitischen Begründetheit gesprochen. Das trifft nicht zu. Die Sache ist nicht finanzpolitisch begründet, weil dadurch die Lage der Bundesfinanzen nicht besser wird. Es handelt sich ja um eine Zwecksteuer – auch nach Meinung der Kommissionsmehrheit –, die zur Deckung der Strassenkosten dient. Hinzu kam die struktur- und wettbewerbspolitische Komponente, die von Herrn Meier vorgebracht worden ist. Hier stehen wir allein schon vor einer Zwangssituation wegen der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels. Und schliesslich haben wir noch die strassenpolitische Komponente. Wenn wir sie auf den Nationalstrassenbau beziehen, befinden wir uns hier in einem Sektor, der weiterhin die beste Finanzierung der Bundesinvestitionen aufweist.

Schon unter diesen Gesichtspunkten drängen sich gewisse kritische Überlegungen auf, die nicht gering eingeschätzt werden dürfen. Ausgangspunkt war aber das «Alternativprogramm» der Sozialdemokraten, die sich jetzt nicht mehr dafür erwärmen wollen! Herr Gerwig hat das freundlicherweise so formuliert: Man soll einer Leiche nicht noch eine Vignette anhängen! Ich sage dies, damit auch das noch zuhänden des Protokolls festgehalten sei. Ich glaube, damit den Antrag der Kommissionsmehrheit vernünftig und sachlich dargelegt zu haben! (Heiterkeit)

M. Chevallaz, conseiller fédéral: J'avais dit à la commission les réserves que je faisais. Lors du débat d'entrée en matière, je vous ai dit l'opposition du Conseil fédéral aux deux articles constitutionnels préconisés par la majorité de votre commission. Je vous rappelle qu'il ne s'agit pas pour nous d'une opposition fondamentale. Ces deux me-

sures, et particulièrement la mesure concernant les poids lourds, sont dans nos laboratoires législatifs et tôt ou tard, l'une en tout cas vraisemblablement, en sortira. Mais nous sommes opposés à la démarche suivie par votre commission et à sa précipitation. Il existe une conception globale des transports que le Conseil fédéral examine actuellement et sur laquelle avant de vous faire des propositions concrètes, il procédera à des consultations. Nos propositions s'encadreront donc dans des objectifs clairement définis. Il ne paraît dès lors pas raisonnable de désarticuler cette conception, de la déliter par pièces détachées sans avoir une idée claire des objectifs. Il est probable, pour reprendre les arguments qu'évoquait tout à l'heure M. Kaufmann, que cette conception sera réalisée par étapes, c'est vrai, mais ces étapes s'inscriront dans une conception générale clairement définie. Admettons, Monsieur Kaufmann, que l'on marche à petits pas, mais en tout état de cause, même en marchant à petits pas, cela n'empêche pas d'avoir en mains la carte et la boussole et de savoir où l'on va.

Deuxième élément: celui de la consultation. La consultation sans doute n'est pas constitutionnellement et législativement indispensable. Le Parlement peut faire éclore en génération spontanée, sur le coin d'une table, à la fin d'une matinée chargée, un ou deux articles constitutionnels et les soumettre directement au peuple et aux cantons. C'est juridiquement possible. Mais dans un pays de concertation comme le nôtre, nous avons l'habitude de consulter nos partenaires autant qu'il est possible, quelquefois je l'avoue très rapidement, mais on les consulte. Ces partenaires, ce sont d'abord les cantons qui sont les responsables les premiers avec les communes de toutes les constructions routières, les cantons dont le compte routier est déficitaire, ce sont les transports publics, ce sont ensuite les partenaires que sont les organisations du trafic automobile avec lesquelles nous avons toujours entretenu des relations courtoises et objectives. Je pense notamment à ce combat difficile que nous avons mené avec elles à propos de l'imposition supplémentaire des carburants en 1975. Nous n'avons pas le droit de les traiter avec désinvolture, nous ne céderons pas à toutes leurs obligations et à toutes leurs conditions, cela va sans dire, mais nous devons au moins avoir contact avec eux et savoir un peu ce que nous proposons. Et puis la consultation, elle permet de nuancer – M. Barchi l'a dit tout à l'heure – et d'infléchir la proposition initiale. Elle permet de l'étoffer aussi, d'esquisser les grandes lignes au moins de la loi et des dispositions d'application. Le peuple suisse n'aime pas à se prononcer sur un article constitutionnel tout nu sans un minimum de précisions sur le coût, sur les chiffres, sur les modalités. La seule évocation d'une disposition générale ne suffit pas à convaincre le peuple. On parle de la *vox populi*. A cet égard, il y a tout de même eu quelques petits votes indicatifs à propos du trafic automobile et de son imposition, ces derniers mois. J'évoque Genève, l'Argovie, et dimanche dernier encore Zurich où malgré l'appui de tous les partis, sauf un ou deux, et l'appui d'une des organisations automobiles, le peuple a refusé l'augmentation de taxes qui pourtant n'avait rien d'exorbitant, il s'en faut.

Enfin, pour ce qui est de l'intégration de ces deux articles à notre réforme fiscale, même si le vote à leur propos est différé de deux ou trois mois, nous estimons que l'adjonction de ces deux wagons supplémentaires au train de la réforme fiscale pourrait bien contribuer au déraillement de l'ensemble.

Dès lors, le Conseil fédéral vous demande de détacher ces deux remarques et de rejeter les propositions de la majorité de la commission quitte à ce que vous les traitiez, soit en motion soit en initiative.

Le président: L'examen de l'arrêté C est terminé. Nous voterons demain. Cela est conforme à ce que nous avons décidé.

D

Bundesbeschluss über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer

Arrêté fédéral relatif à l'institution d'un impôt sur le trafic des poids lourds

Antrag der Kommission

Mehrheit

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschliesst:

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 37 Abs. 3

Die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer gemäss Artikel 41bis Absatz 1 Buchstabe e bleibt vorbehalten.

Art. 41bis Abs. 1 Bst. e

e. (neu) eine Schwerverkehrssteuer.

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Minderheit

(Eng, Allgöwer, Auer, Biel, Fischer-Bern, Letsch, Richter, Rüegg, Thévoz, Weber Leo)

Ablehnung. (Die Angelegenheit ist durch den Bundesrat im Rahmen der Realisation der Gesamtverkehrskonzeption zu behandeln.)

Proposition de la commission

Majorité

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse arrête:

I

La constitution est complétée comme il suit:

Art. 37 al. 3

La levée d'un impôt sur le trafic des poids lourds selon l'article 41bis, 1er alinéa, lettre e, est réservée.

Art. 41bis al. 1 let. e

e. Un impôt sur le trafic des poids lourds.

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Minorité

(Eng, Allgöwer, Auer, Biel, Fischer-Berne, Letsch, Richter, Rüegg, Thévoz, Weber Leo)

Rejeter le projet. (A traiter dans le cadre de la réalisation de la conception globale suisse des transports.)

Le président: M. Eng renonce à motiver la proposition de minorité. Il l'a déjà fait sous l'arrêté C. Je l'en remercie.

Hürlimann: Es tut mir sehr leid, dass ich Ihre Zeit noch etwas in Anspruch nehmen muss. Aber ich fühle mich als Präsident der Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption verpflichtet, auch zur Frage der Schwerverkehrsabgabe einige Bemerkungen zu machen. Bei dieser Vorlage D wird nämlich der Denkfehler, dem die Mehrheit der Kommission zum Opfer gefallen ist, noch offensichtlicher als bei der Vignettenfrage.

Die sachliche Begründung für die Erhebung einer Schwerverkehrssteuer ergibt sich aus der Kategorienrechnung, die eindeutig beweist, dass der Lastwagenverkehr seine Strassenkosten seit langem nicht mehr voll deckt. Das

Manko beträgt, je nach Rechnungsart, 300 bis 400 Millionen Franken pro Jahr. Wo aber entstehen diese unberappten Kosten? Keineswegs beim Bund, der zurzeit über keinen einzigen Laufmeter eigener Strassen verfügt und dessen Leistungen für die Strassen Dritter durch eine Sonderfinanzierung bereits mehr als ausgeglichen sind. Nein, für diese von den Lastwagen nicht gedeckten Kosten haben die Kantone und Gemeinden auf ihrem 60 000 Kilometer langen Strassennetz aufzukommen. Ihnen, ihnen allein ist deshalb der Ertrag einer allenfalls morgen separat einzuführenden Schwerverkehrssteuer von der Sache her vollumfänglich und ohne jeden Tauschhandel zuzuweisen.

Erst wenn die GVK verwirklicht ist und der Bund entsprechend ihren Vorschlägen für einen Teil des Strassennetzes, nämlich für dasjenige von nationaler Bedeutung, die volle Verantwortung trägt, erwirbt er sich das Recht, an diesen Einnahmen zu partizipieren. Gerade diese Neuaufteilung der Zuständigkeiten wird aber durch die diskriminierende Verselbständigung des Schwerverkehrssteuerproblems im Rahmen einer Bundesfinanzreform in Frage gestellt, wenn nicht überhaupt verunmöglicht. So zu tun, als ob mit der aus dem Zusammenhang der GVK herausgebrochenen Schwerverkehrssteuer ein direkter oder indirekter Beitrag zur Behebung der Krise der Bundesfinanzen erbracht werden könnte, ist somit ein Selbstbetrug.

Man muss sich auch – Herr Flubacher hat das bereits betont – der praktischen Schwierigkeiten für die Ausgestaltung einer sinnvollen Schwerverkehrsabgabe bewusst sein. 80 Prozent des Lastwagenverkehrs in der Schweiz sind wesensgerechter, nicht durch Bahntransporte erbringbarer Strassenverkehr. Nur 20 Prozent stehen somit in Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr. Der Gütertransit auf der Strasse macht heute zirka 2 Prozent des gesamten Transitvolumens aus. Mit der Schwerverkehrssteuer belasten Sie somit zwangsläufig zur Hauptsache den Werkverkehr, der bereits jetzt schon, wie Sie alle wissen, in vielen Sparten ernste Krisenzeichen aufweist. Sie muss im Rahmen der GVK natürlich trotzdem gefordert werden, um die Strassenrechnung auszugleichen und um Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen. Aber mit der Bundesfinanzreform hat diese Angelegenheit nichts zu tun. Es handelt sich um ein Instrument der Verkehrspolitik und muss es bleiben, nicht zuletzt im Interesse der Bundesfinanzen selber, welche durch die heutige Zersplitterung der Verkehrsrechtsordnung und die unlogische Verzettlung der Einzelmassnahmen stark belastet werden.

Um den internationalen Gütertransport auf der Strasse, den Transit, in den Griff zu bekommen, wenn er eines Tages trotz der Gewichtsbeschränkung auf 28 Tonnen – die unsere wichtigste Schutzmassnahme ist – über den heutigen Anteil hinaus zunehmen sollte, genügt eine Schwerverkehrssteuer ohnehin nicht. Es sind dafür einschneidendere, von der Handels- und Gewerbefreiheit abweichende Regelungen erforderlich, wie sie die Verfassungsvorschläge der GVK vorsehen, jene Verfassungsvorschläge, denen Sie mit dem unüberlegten Herausklauben von Einzelmassnahmen den Konsens weiter Kreise zum vorneherein entziehen wollen.

Man hat hier beruhigend erklärt, man wolle ja den Realisierungschancen der GVK nicht schaden, sondern einfach deren Ziele in mehreren kleinen Schritten angehen. Das Volk liebe solche kleinen Schritte, erklärte Herr Oehen. Dem Volk ist es aber nach meinen eigenen Erfahrungen völlig gleichgültig, ob ein politischer Schritt weit ausgreifend oder kurz ist. Es will jedoch genau wissen, wohin er führt, welche Zusammenhänge zu beachten sind und was für Konsequenzen sich daraus ergeben. Wir haben uns in letzter Zeit im Wald der helvetischen Politik tatsächlich fast immer nur von einem Ast zum andern gerettet. Aber der Wald ist nun zu Ende; es gibt keine Aeste mehr. Wir müssen hinunter auf den gewachsenen Boden. Die GVK ist dazu in einem wichtigen Bereich ein bemerkenswerter Ansatz. Lassen Sie – das ist meine Bitte – ihr die Chance,

und werfen Sie mit der Minderheit der Kommission die Vorlage D, mit der dieser Neuanfang zum voraus blockiert würde.

*Hier wird die Beratung abgebrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 13.15 Uhr
La séance est levée à 13 h 15*

Bundesfinanzreform 1978

Réforme des finances fédérales 1978

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1978
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	78.019
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1978 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1238-1248
Page	
Pagina	
Ref. No	20 006 894

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.