

Schweiz. Aktionskomitee gegen
die Autobahnvignette
Postfach 2299
3001 B E R N

Tel. 031 / 22 36 40

Bern, 18. Januar 1984 AS/flo

An die Redaktionen der
deutschsprachigen Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

In Bern hat sich dieser Tage das "Schweizerische Aktionskomitee gegen die Autobahnvignette" gebildet, das von Ständerat Prof. Dr. H. Letsch (FDP/Aargau) und den Vizepräsidenten Ständerat G. Genoud (CVP/VS), Ständerat H. Reymond (Lib./VD) und Nationalrat B. Müller (SVP/Bern) geleitet wird.

Das Komitee hat sich zum Ziel gesetzt, die Vorlage über die Autobahnvignette zu Fall zu bringen, da die vorgesehene neue Abgabe nicht dem Nationalstrassenbau zugute kommt, sondern einzig und allein eine neue Bundessteuer darstellt. Deren Begründung, auch die Ausländer an die Autobahnen zahlen zu lassen, ist unzulässig, da diese bereits über den Benzinzoll zur Kasse gebeten werden und zudem jährlich an die 6 Milliarden Franken in die Schweiz bringen.

Das Aktionskomitee wird Ihnen bis zum Abstimmungstag am 26. Februar wöchentlich einen Pressedienst zukommen lassen. Die darin enthaltenen Artikel stehen Ihnen natürlich gratis und frei zur Verfügung. Selbstverständlich vermitteln wir Ihnen auf Wunsch auch Exklusivartikel, wenn Sie diese rechtzeitig bei der Geschäftsstelle anfordern.

Indem wir Ihnen für Ihr Interesse und Ihre Mithilfe danken verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss:

gez. Dr. Walter Rohner
Präsident

Beilage erwähnt

SCHWEIZ. AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE AUTOBAHNVIGNETTE
COMITE SUISSE CONTRE LA VIGNETTE AUTOROUTIERE

Postfach/Case postale 2299, 3001 Bern, Tel. 031/22 36 40

PERSONELLE ZUSAMMENSETZUNG DES PATRONATSKOMITEES

(Stand: 13.1.1984)

Präsident:

Ständerat Prof. Dr. H. Letsch (FDP), Aargau

Vizepräsidenten:

Ständerat G. Genaud (CVP), Orsières VS

Ständerat H. Reymond (lib), Savigny

Nationalrat Dr. B. Müller (SVP), Scharnachtal/BE

Mitglieder

Ständerat O. Andermatt (FDP), Baar

Ständerat P. Bürgi (FDP), St. Gallen

Ständerat R. Ducret (RD), Carouge

Nationalrat P. Aliesch (FDP), Chur

Nationalrat M. Aregger (FDP), Hasle

Nationalrat C. Bonnard (lib), Bussigny

Nationalrat J. Cavadini (lib), Hauterive

Nationalrat J.-J. Cevey (RD), Montreux

Nationalrat G. Couteau (lib), Genève

Nationalrat B. Dupont (RD), Vouvry

Nationalrat T. Giger (FDP), Murg

Nationalrat H.-U. Graf (SVP), Bülach

Nationalrat F. Jeanneret (lib), St. Blaise

Nationalrat J. Landolt (CVP), Zollikerberg

Nationalrat W. Loretan (FDP), Zofingen

Nationalrat C. Massy (lib), Epesses

Nationalrat A. Perey (RD), Vufflens-le-Ch.

Nationalrat P. Rime (RD), Bulle

Nationalrat G. Stucky (FDP), Baar

Nationalrat G. Thévoz (lib), Missy

Nationalrat K. Weber (FDP), Schwyz

SCHWEIZ. AKTIONSKOMITEE GEGEN DIE AUTOBAHNVIGNETTE
COMITE SUISSE CONTRE LA VIGNETTE AUTOROUTIERE

Postfach/Case postale 2299, 3001 Bern, Tel. 031/22 36 40

Pressemitteilung

In Bern hat sich ein "Schweizerisches Komitee gegen die Autobahnvignette" gebildet, welches von Ständerat Prof. Dr. H. Letsch (FDP, Aargau) präsidiert wird. Als Vizepräsidenten amten die Ständeräte G. Genoud (CVP, VS) und H. Reymond (lib, VD) sowie Nationalrat Dr. B. Müller (SVP, BE).

Das Komitee betrachtet die am 26. Februar zur Abstimmung gelangende Autobahnvignette als eine ungerechtfertigte Sondersteuer für den in- und ausländischen Automobilisten. Mit den bereits bestehenden Fiskalabgaben von rund 60 Rp./l bezahlt der motorisierte Strassenverkehr nämlich nicht nur die laufenden Bundesausgaben für Strassenzwecke. Er liefert jährlich auch rund 1,4 Mrd. Franken in die allgemeine Bundeskasse ab.

Mit der Autobahnvignette will der Bund noch mehr kassieren, die Strassenfinanzierung aus allgemeinen Steuereinnahmen aber weiterhin den Kantonen und vorallem den Gemeinden überlassen. Die fehlende Zweckbindung der Erträge widerspricht eindeutig den Grundsätzen für eine koordinierte Verkehrspolitik und dem Verursacherprinzip.

Die ausländischen Automobilisten geben in der Schweiz rund 6 Mrd. Franken im Jahr aus. Davon profitiert auch der Bundesfiskus. Mit dem Kauf von Benzin leisten sie rund 200-250 Mio. Franken Treibstoffzoll an den Bund. Eine zusätzliche "Eintrittsgebühr" an der Grenze ist daher fehl am Platze. Sie würde nur das negative Image von der teuren Schweiz unnötig verstärken und den Grenzübertritt unzulässig verzögern.

Ein **N E I N** zur Autobahnvignette ist eine Absage an die Begehrlichkeit des Bundesfiskus und liegt im Interesse einer richtig verstandenen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen.

18.1.1984

Der Fünfer und das Weggli?

Wenn es einem cleveren Geschäftsmann gelingt, einem Kunden für ein Produkt oder eine Dienstleistung zweimal denselben Preis abzuverlangen, so sagt man dem schlicht und einfach Betrug, oder Erpressung. Wenn der Staat dasselbe tut, so hat man dafür natürlich schönere Namen...

Doch im Grunde ist es dasselbe: die Autobahnen sind in der Schweiz bekanntlich durch die Automobilisten selber bezahlt worden mit den Treibstoffzoll-Zuschlägen. Nun sollen aber dieselben Autobahnen nochmals, und wiederum vom Automobilisten, bezahlt werden: durch Autobahngebühren.

Eine Finanzierung der Autobahnen durch Gebühren wäre sicher - wie in andern Ländern - auch eine Möglichkeit gewesen. Man hat sich aber bei uns für die Finanzierung durch eine Sondersteuer, nämlich die Treibstoffzoll-Zuschläge, entschlossen. Nun aber den "Fünfer und das Weggli" zu verlangen, ist mehr als störend, umso mehr als sich dazu noch weitere finanzpolitische Tricks fügen, wie die angestrebte Kompensation der Treibstoffzollanteile an die Kantone, womit die zweckgebundenen Benzinzollzuschläge für den Bund in zweckungebundene umfunktioniert werden. Dazu kommt noch eine unverhältnismässige Erhöhung der Bussengelder, ebenfalls nach dem Prinzip des geringsten Widerstandes: statt zusätzlichen Parkraum zu schaffen, verschärft man einfach das Parkregime und verschafft sich dazu noch - als Hauptzweck! - eine zusätzliche Finanzquelle.

Offenbar betrachtet man nach wie vor den Automobilisten als gute Milchkuh, die sich ohne Murren ausmelken lässt. Statt sich neue Finanzquellen auszudenken, bzw. durch einen Abbau der überbordenden Bürokratie mehr zu sparen, geht man den bequemsten Weg und belastet einfach den Automobilisten einmal mehr. Diese Rechnung könnte aber eines Tages dann plötzlich doch nicht mehr aufgehen. Man würde sich dann wohl über das Chaos wundern, das entstehen würde, wenn bei einem Fahrstreik eines Tages der öffentliche Verkehr auch den gesamten privaten aufnehmen müsste und seine Unfähigkeit, dies zu tun, zutage träte. (M.P.)

Volksabstimmung vom 26. Februar 1984

über die Autobahnvignette:

Neue Bundesverkehrssteuer?

W.R. Am 26. Februar 1984 werden Volk und Stände über einen Bundesbeschluss "über eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen" abzustimmen haben. Dieser hat im wesentlichen eine neue Bundesverkehrssteuer zum Inhalt.

Eine pauschale Steuer von 30 Franken hat gemäss dieser Vorlage zu entrichten, wer die schweizerischen Autobahnen - im Fachjargon: Nationalstrassen erster und zweiter Klasse - benutzt. Erhoben wird die Abgabe von in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen. Schwerere Gütertransportfahrzeuge, Cars und Busse sind davon ausgenommen.

Eine Abstufung des Steuersatzes je nach Benützungshäufigkeit oder Gültigkeit der Vignette ist nicht vorgesehen. Ob ein Automobil bloss während eines Monats in der Schweiz u.a. auf Autobahnen zirkuliert, ob einmal pro Jahr oder jeden Tag, wird nicht unterschieden: jeder Benützer hat zum gleichen Steuersatz zu bezahlen, was jene, die sich selten auf den Autobahnen bewegen, selbstverständlich benachteiligt.

Beschönigend heisst es im Bundesbeschluss, ausländische Fahrzeuge dürfen gegenüber schweizerischen nicht bessergestellt werden. In dieser Bestimmung kommt die Spitze gegen ausländische Motorfahrzeugführer zum Vorschein. Die eidgenössischen Räte, die schon mehrmals von Apathie gegen Ausländer nichts wissen wollten, dokumentierten in dieser Vorlage solche bedenkliche Haltung. Sie nahmen mehrheitlich nicht zur Kenntnis, dass (1982) von den rund 50 Millionen ausländischen Personewagen, die unsere Landesgrenze passierten, nur annähernd 2 Millionen oder nicht ganz 4 Prozent Transitreisende waren. Insbesondere aber ist die Tatsache entscheidend, dass die Halter und Fahrer der in die Schweiz einreisenden ausländischen PW jährlich 200 bis 250 Millionen Franken an Treibstoffzöllen entrichten. Sie leisten damit einen erklecklichen Beitrag an die Kosten für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen.

Es erstaut nicht, dass sich die für die Grenzkontrolle zuständigen Bundesbehörden dagegen zur Wehr setzten, jeden der 50 Millionen motorisierten Grenzpassanten fragen zu müssen, ob er die schweizerischen Autobahnen benützen werde. Wenn ja, müsste eine Vignette verkauft werden. Die in der Feriensaison entstehenden Schlangen an den Grenzübergängen werden sich voraussichtlich kilometerlang stauen - ganz abgesehen vom zusätzlichen Bedarf an Kontrollbeamten. Dies nicht allein beim Bund, sondern ebenso bei den Kantonen, die für das Inkasso bei den schweizerischen Fahrzeugen zuständig erklärt werden.

Den Kantonen obliegt auch die Kontrolle auf den Autobahnen, ob jeder Benützer über eine Autobahnvignette verfügt. Auch für diese Kontrollen wird es, wenn sie wirklich konsequent gehandhabt werden wollen, verstärkter Autobahnpolizei bedürfen.

Der Steuerertrag ist gemäss Abstimmungsvorlage in keiner Weise für Bau oder Unterhalt der Autobahnen bestimmt. Vielmehr geht er voraussetzungslos in die Bundeskasse. Die Abgabe ist folglich nichts anderes als eine neue Bundesmotorfahrzeugsteuer. Mit dem vielleicht bescheiden anmutenden Steuersatz von 30 Franken beginnt sie. Erfahrungsgemäss wird die Versuchung einer ausgabefreudigen Politik wachsen, an der Spirale zu drehen, wenn das Loch im Bundessäckel grösser wird. Wehret den Anfängen! Diese Empfehlung deckt sich mit der Haltung der Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger bei steuerpolitischen Abstimmungen in den letzten Jahren. Sie ist auch bei diesem neuen fiskalischen Fischzug am Platz.