

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

Tel. 031 / 22 36 40

Bern, 25. Januar 1984 AS/flo

An die Redaktionen der
deutschsprachigen Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Während sich am vergangenen Wochenende die SVP und EVP für die Autobahnvignette ausgesprochen haben - aber keineswegs so einstimmig, wie das die eidg. Parlamentarier wohl erwartet hatten - lehnten nach dem ACS nun auch die Delegierten des Touringclubs der Schweiz, und damit die Interessenvertreter der Schweizer Automobilisten, diese neue Sondersteuer ab, die nicht den Strassen zugute käme, sondern ein Aderlass der Automobilisten in die leeren Bundeskassen bedeutet.

In unserem zweiten Pressedienst befasst sich ein Kenner der touristischen Szene mit der Autobahnvignette als Abschreckungsmittel für ausländische Gäste. Ein zweiter Autor untersucht die Berechtigung, warum ausgerechnet immer das Benzin als willkommener Saft für den Fiskalismus erhalten soll. Im letzten Beitrag werden aus verantwortlichen Kreisen des Zolls ernstliche Bedenken gegen die Vignette geäußert, weil die Befragung ausländischer Automobilisten und der Verkauf an der Grenze die Zollbeamten überfordern und den Verkehr an der Grenze zum Erliegen bringen könnte.

Selbstverständlich sind die Beiträge wie auch die Karrikatur für Sie gratis und frei verwendbar. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie in Ihren Medien auch den Standpunkt der Gegner dieser überflüssigen Sonderabgabe berücksichtigen können.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Presseausschuss:

gez. Dr. Walter Rohner
Präsident

Beilage erwähnt

Eidgenössische Abstimmungen vom 25./26. Februar 1984

Autobahnvignette und Schwerverkehrssteuer: 2 x Nein

Am 25. und 26. Februar 1984 wird sich das Schweizervolk zu zwei neuen Bundessteuern äussern, die, eine wie die andere, den Strassenbenützer treffen würden. Es handelt sich um die Schwerverkehrssteuer und um die Autobahnvignette.

Diese zwei Steuern sind vielmehr die Frucht der Aktivität des Parlamentes als des Willens des Bundesrates. Vor den Wahlen vom letzten Herbst, aber nach dem Entscheid über neue Ausgaben, wollte man dem Volk zeigen, dass sich die von ihm Gewählten über die dauernde Unausgeglichenheit der eidgenössischen Finanzen sorgten. Gemäss der alten parlamentarischen Mehrheit sollten neue Einnahmen auf der Strasse gefunden werden.

Weder die Schwerverkehrssteuer noch die Autobahnvignette sind heute aus der Sicht der Transportpolitik gerechtfertigt. Seit der jüngsten Revision der Strassenrechnung kann niemand behaupten, dass die Automobilisten und Carnionneure zusammen die von ihnen beanspruchten Infrastrukturkosten nicht decken. Dieses Argument ist, wenn man so sagen darf, noch weniger gültig für die Autobahnen. Denn sie werden entsprechend ihrer Fertigstellung nach und nach vollständig bezahlt. Die Autobahnvignette ist daher absolut ungerechtfertigt.

Die Autobahnvignette könnte von gewissen Automobilisten mit dem Gedanken akzeptiert werden, dass damit auch die 50 Millionen ausländischen Autofahrer, die jährlich in unser Land strömen, an der Finanzierung der Nationalstrassen beteiligt werden. Man vergisst dabei aber, dass diese Ausländer beim Tanken innerhalb unserer Grenzen dem schweizerischen Fiskus jährlich zwischen 200 und 250 Millionen Franken einbringen. Dieser Betrag ist

Schwerverkehrsabgabe

Die Schwerverkehrsabgabe wird auf Automobilen und Anhängern von einem Totalgewicht von mehr als 3,5 Tonnen erhoben. Die jährliche Gebühr variiert je nach Anzahl Tonnen zwischen 500 bis 3000 Franken für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge, 500 bis 1500 Franken für Anhänger.

Autobahnvignette

Die andere Gebühr, die für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse erhoben wird, trifft Automobile und Anhänger, deren Gesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht übersteigt. Sie beträgt 30 Franken pro Jahr.

nicht zu unterschätzen, wenn man die geringe Kilometerleistung berücksichtigt, die diese in unserem Lande erbringen (siehe Tabelle 1). Und vergessen wir auch nicht das Risiko einer abschreckenden Wirkung für unseren Tourismus, den diese Vignette haben könnte.

Was die schweizerischen Strassen-transport-Unternehmen betrifft, sind sie bereits heute die mit den höchsten Steuern der Welt belastete (siehe Tabelle 2). Die vorgeschlagene Gebühr würde ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem internationalen Transportmarkt aushöhlen. Zudem würde sie direkt zu einer Erhöhung der Versorgungskosten im ganzen Lande führen: 15000 Ortschaften und Vororte sind nur über die Strasse erreichbar.

Am negativsten bei diesen beiden neuen Steuern ist schliesslich die Tatsache, dass sie spezifischer Natur sind. Sie treffen eine besondere Ka-

tegorie von Steuerpflichtigen, nämlich die Benützer von Motorfahrzeugen. Im weiteren wäre der Ertrag aus diesen beiden Steuern nicht verbindlich für den Bau oder den Unterhalt der Strassen zweckgebunden. Dadurch würde die Verbesserung der eidgenössischen Finanzen allein auf den Schultern der Automobilisten und Lastwagenhalter lasten. Diese neuen Steuern sind gleichzeitig unzweckmässig und ungerecht. Deshalb sind sie von der gesamten Automobilbranche und den Automobilisten gemeinsam abzulehnen.

RR

Tabelle 2 Besteuerung der Lastwagen

Ein Lastenzug oder Sattelzug von 28 t Gesamtgewicht verbraucht durchschnittlich 40 l Diesel auf 100 km. Bei einer Jahresleistung von 50 000 km ergibt sich ein Verbrauch von 20 000 l. Pro Liter werden dem Staat 62,27 Rp./l abgeliefert, woraus pro Jahr folgender Betrag resultiert:

62,27 × 20 000 l	Fr. 12 454.-
Kantonele Motorfahrzeugsteuer (Durchschnitt)	Fr. 2 300.-
Total	Fr. 14 544.-

Wenn wir die gleichen Daten mit andern Ländern vergleichen, ergibt sich folgendes Bild:

	Steuern in Fr./Jahr		
	Personenwagen (1500 ccm)	Lastzug total total	pro t GGW
B	754.-	3 682.-	97.-
D	950.-	12 817.-	458.-
DK	1 445.-	5 941.-	156.-
F	847.-	4 947.-	130.-
GB	508.-	5 512.-	172.-
IRL	474.-	2 824.-	88.-
I	949.-	994.-	26.-
L	565.-	1 943.-	51.-
NL	1 186.-	3 954.-	104.-
CH	1 247.-	14 544.- ^{••}	520.-
A	-	9 908.- ^{••}	261.-
S	1 104.-	7 877.- ^{••}	207.-
Basis: Personenwagen	15 000 km/Jahr		
Lastwagen	50 000 km/Jahr		

- mit Schwerverkehrsabgabe
- ohne Schwerverkehrsabgabe

(Daten: Europäische Gemeinschaft EG)

Abstimmung über Autobahnvignette:

Warum nicht eine Heizölsteuer?

W.R. Die Unterstellung von Heizöl, nebst anderen Energieträgern, unter die Warenumsatzsteuer ist bereits im eidgenössisch-politischen Gerede. Niemand will sich an diesem heissen Thema die Finger verbrennen, denn niemand will sich mit den Mietern, die letztlich über die Heizrechnung den Fischzug des Bundesfiskus zu berappen haben werden, anlegen.

Statt die WUST auch auf Heizöl, Elektrizität, Brennholz und Gas auszudehen, liesse sich eine andere Steuervariante denken. Es könnte in einem neuen Artikel der Bundesverfassung heissen:

"Der Bund erhebt auf Heizöl eine Abgabe. Diese beträgt Fr. 30.-- pro 1000 Kilo.

Diese Bestimmung tritt nach Annahme durch Volk und Stände in Kraft und ist auf zehn Jahre befristet."

Statt Heizöl könnten es auch Trinkwasser, Fernsehapparate oder Fenster (Fernsteuern gab es schon irgendeinmal) oder sonstige Güter sein. Hauptsache, man kann behaupten, das Geld liege im Wasser, im TV-Kasten oder auf dem Fenstersims...

Der Unsinn solcher Steuerpolitik ist leicht durchschaubar. Mehr als den Kopf darüber schütteln kann man nicht. Trotzdem, genau das soll jetzt mit einer Autobahnvignette praktiziert werden. Die Autobahnen werden vom Bund bereits mit einer Sonderfiskalabgabe, nämlich dem Teibstoffzollzuschlag, bezahlt. Darüber hinaus wollen mit einer Vignette nicht Einnahmen für Autobahnen beschafft werden, sondern für die lecke Bundeskasse. Warum gerade von den Benützern der Autobahnen? Und warum nicht von den Heizölverbrauchern oder Wassertrinkern - mit genau der gleichen fiskalistischen "Logik".

Der Steuertrick ist hoffentlich zu durchsichtig und zu plump, als dass er beim Stimmbürger am letzten Februarsonntag verfangen wird. Deshalb Autobahnvignette Nein!

Vignette: Kein Eintrittsbillet für Ausländer

Die Diskussion um die Autobahn-Vignette zeigt, dass viele Stimmbürger in erster Linie einen Beitrag der Ausländer wünschen. Ueber das wie und wo herrschen dabei weitgehend falsche Vorstellungen. Die gängige Annahme, der Zoll Sorge an der Grenze dafür, dass jeder Ausländer eine Vignette erstehe, ist absolut falsch.

Da die Vignette nur auf Nationalstrassen vorgeschrieben ist, entscheidet jeder Automobilist selbst über Kauf oder Nichtkauf: er kann auf Autobahnen verzichten. Deshalb hat der Zoll kein Recht, Ausländer zum Vignettenkauf zu zwingen, auch nicht bei den Autobahn-Zollämtern Basel und Chiasso, wo den Fahrern Gelegenheit geboten wird, die Autobahn bei der nächsten Ausfahrt zu verlassen. Die Aufgabe des Zolles würde sich auf die Befragung der Autofahrer beschränken, ob sie Autobahnen und -strassen zu benützen gedenken und deshalb eine Vignette zu kaufen sei. Auch wenn die grösste Wahrscheinlichkeit besteht, dass ein Ausländer die Nationalstrasse befahren wird, kann er nicht zum Kauf der Vignette gezwungen werden. Zu erwarten ist, dass allein schon die unverbindliche Aufforderung zum Lösen einer Vignette zu heftigen Diskussionen und Auseinandersetzungen führen wird, weil die Ausländer die Berechtigung der Abgabe kaum einsehen dürften, besonders nicht bei Kurzausflügen (Einkauf, Skifahren, Wandern etc.).

Die Kontrolle ob die Benützer der Autobahnen ihren Obulus entrichtet haben, ist einzig und allein Sache der Polizei. Sie hat auf den Autobahnen entsprechende Kontrollen durchzuführen. Angesichts der personellen Engpässe und der technischen Schwierigkeiten von Kontrollen auf Autobahnen und -strassen sind Zweifel berechtigt, ob die Vignettenpflicht bei Ausländern durchgesetzt werden könnte.

Die Zollverwaltung würde gegebenenfalls versuchen, die ausländischen Autobahn-Benützer durch Orientierungsaktionen und Verkaufsstellen im Ausland zum vorsorglichen Kauf der

Vignette anzuregen, damit die Grenz-Zollämter entlastet würden. Trotzdem dürften noch viele Vignetten an der Grenze gelöst werde. Diese Verkäufe und das Befragen der Fahrer werden zusammen mit den normalen Grenzkontrollen zu Stauungen und Verkehrszusammenbrüchen führen. Voraussichtlich werden die Beamten in solchen Situationen den Ausländern lediglich Merkblätter abgeben, was den Verkehrsfluss etwas beschleunigen würde. Offen bliebe allerdings, wo die durchgeschleusten Automobilisten eine Vignette kaufen sollten und ob und wie sie bei einer eventuellen Polizeikontrolle gestraft werden könnten.

Es ist selbstverständlich, dass sich die Zollverwaltung und Ihre Beamten voll einsetzen und ihr Bestes geben würden, damit die Ausländer sich mit Vignetten ausrüsten und unzumutbare Wartezeiten vermieden werden könnten. Trotzdem muss der Stimmbürger bei seinem Entscheid über die Autobahnvignette in Rechnung stellen, dass die Erfassung der Ausländer sehr problematisch ist und das Prozedere an der Grenze zu unbefriedigenden Zuständen führen wird.

M. Bosshard, Chur