

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

Tel. 031 / 22 36 40

Bern, 8. Februar 1984 AS/flo

An die Redaktionen der
deutschsprachigen Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Drei Wochen vor der Abstimmung über die Einführung einer Autobahnvignette herrscht noch erstaunliche Ruhe in der Diskussion um diesen neuen Raubritterzug auf das Portemonnaie der Automobilisten. Hoffen die Befürworter etwa, diese Sondersteuer "auf kaltem Wege" besser einführen zu können, als wenn darüber eine offene Auseinandersetzung stattfindet?

Im neuesten Pressedienst des Komitees gegen die Autobahnvignette finden Sie zu Ihrer freien Verwendung einen Artikel von Nationalrat Bernhard Müller, dem Präsidenten des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes und Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Bern, der davor warnt, den ausländischen Gast schon an der Grenze mit einer Sondersteuer zu empfangen. Das könnte dem Ferienland Schweiz ein schlechtes Image eintragen. Dieser Meinung ist auch P. Anrig, der Vizedirektor des Fremdenverkehrsverbandes, welcher die Vignette als Strassenzoll des 20. Jahrhunderts bezeichnet.

Mit der finanziellen Seite der neuen fiskalischen Massnahme auf dem Buckel der Automobilisten setzten sich Dr. P. Schälchli, der Genralsekretär des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS) auseinander. Er belegt, dass der Automobilist mit der Vignettengebühr für etwas behaftet wird, das er längst bezahlt hat.

Wir danken Ihnen, dass Sie bereit sind, unsere Anstrengungen zur Ablehnung der Autobahnvignette zu unterstützen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Für den Presseausschuss:

gez. Dr. Walter Rohner
Präsident

Beilage erwähnt

Der Bund nimmt aus dem Strassenverkehr schon heute mehr ein
als dass er dafür auszibt

Von Regierungs- und Nationalrat Dr. Bernhard Müller,
Präsident des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Bern

Der Bund hat von 1959 bis 1980 per Saldo 14,7 Mia. Franken mehr aus Fiskalabgaben des motorisierten Strassenverkehrs eingenommen als er für das Strassenwesen ausgeben musste. Die Kantone dagegen hatten 5,7 Mia. Franken oder 27 Prozent ihrer Strassenaufwendungen aus allgemeinen Mitteln zu finanzieren. Die Gemeinden schliesslich mussten sogar 15,6 Mia. Franken oder 79 Prozent ihrer Strassenausgaben aus allgemeinen Steuern decken.

Solange also Kantone und Gemeinden jährlich mehrere hundert Millionen Franken aus allgemeinen Steuermitteln für ihre Strassen aufwenden, müsste mit der Einführung der Autobahnvignette logischerweise sichergestellt werden, dass die Einnahmen in die entsprechenden kantonalen und kommunalen Kassen fliessen würden. Die vom Parlament gegen den Willen des Bundesrates vorgeschlagene Autobahnvignette geht leider vollständig an dieser Zielrichtung vorbei.

Keine "Eintrittsgebühr" für unsere Gäste!

Es steht dem Reiseland Schweiz ganz einfach schlecht an, seinen ausländischen Gast an der Grenze mit einer "Eintrittsgebühr" willkommen zu heissen. Dass er und nicht etwa der vielfach geschmähte Transitreisende in erster Linie für seinen Aufenthalt in der Schweiz bestraft wird, beweisen verbindliche Statistiken. 1982 wurden nämlich 50 Mio. Fahrzeuge registriert. Davon entfielen 41 Mio. oder 81 Prozent auf Tagesausflugs- und Tagesgeschäftsverkehr mit Ziel in der Schweiz, 7,7 Mio. Ferienreiseverkehr mit Ziel in der Schweiz und nur 2 Mio. Transitreisende.

Die Fremdenverkehrskreise bemühen sich seit Jahren, dem negativen Image der teuren Schweiz entgegenzutreten. Unter dem

Motto: "Preiswerte Leistung im Schweizer Tourismus" wird dem Gast klargemacht, dass ein hochwertiges touristisches Angebot auch seinen Preis hat. Namentlich der ausländische Gast ist sich dessen sehr wohl bewusst. Die Marktforschung Schweiz (TOMAS) vom Winter 1982/83 hat ergeben, dass zwar 71 Prozent der ausländischen Gäste mit ihrem Aufenthalt am Ferienort sehr zufrieden und 27 Prozent ziemlich zufrieden sind. Hingegen beurteilen 68 Prozent der Gäste das Preisniveau am Ferienort als eher bis sehr teuer. Die psychologische Wirkung einer Vignette auf unseren ausländischen Gast ist nicht zu unterschätzen, weil bekanntlich mehr als 70 Prozent mit dem privaten Auto einreisen. Für eine einzige Ferienreise oder einen Ausflug in die Schweiz soll er denselben Betrag leisten, wie ein Schweizer, der die Autobahn während des ganzen Jahres benützen kann. Dies wird in ganz Westeuropa als ungerecht und unangemessen empfunden.

Der ausländische Gast bleibt nichts schuldig

Würde der ausländische Automobilist nichts an unsere Strassenkosten bezahlen, könnte man über die Vignette allenfalls diskutieren. Da indessen mit Ausnahme weniger Jahre unsere Benzinpreise tiefer lagen als in allen Nachbarländern, tankt der ausländische Gast in der Regel in der Schweiz und leistet dem Bundesfiskus dadurch mit jedem Liter rund 60 Rappen oder jährlich immerhin eine Summe von rund 200 bis 250 Mio. Franken an Treibstoffzöllen.

Zielsetzung richtig, Massnahmen falsch

Das Ziel, den Bundeshaushalt möglichst bald in Ordnung zu bringen, ist unbestritten. Es ist auch grundsätzlich erstrebenswert, nur soviel auszugeben, als eingenommen wird. Schliesslich ist auch die Durchsetzung des Verursacherprinzips grundsätzlich richtig. Da die Autobahnvignette diesen hohen staats- und finanzpolitischen Zielsetzungen zuwiderläuft, muss sie - in dieser Form - abgelehnt werden. Sie stellt eine willkürliche Sondersteuer dar. Sie ist ein Wolf im Schafspelz.

GENUEGT DAS NOCH NICHT?

=====

Rechnen Sie selber aus, wieviel Sie jährlich als "Autobahn-
gebühr" bezahlen

Seit Jahren zahlen wir in der Schweiz - egal ob Schweizer oder Ausländer - mit jedem Liter Benzin oder Diesel Fr. -.30 an die Nationalstrassen. Einigen Politikern ist dies noch nicht genug. Sie wollen uns noch mit einer Autobahn-Vignette belasten.

Mit untenstehenden Beispielen können Sie ausrechnen, was Sie schon heute bezahlen:

Gefahrene Kilometer pro Jahr	Durchschnitts- Verbrauch l/100 km	Jahres- verbrauch in Litern	Autobahn- abgabe pro Liter	Autobahn- abgabe pro Jahr
15 000	10	1500	Fr. -.30	Fr. 450.-
10 000	8	800	Fr. -.30	Fr. 240.-
30 000	12	3600	Fr. -.30	Fr. 1080.-
20 000	16	3200	Fr. -.30	Fr. 960.-
15 000	18	2700	Fr. -.30	Fr. 810.-

Diese Zahlen beweisen deutlich, dass wir Konsumenten schon jetzt enorme Beiträge an unsere Nationalstrassen bezahlen. Die Autobahn-Vignette ist daher unter keinem Gesichtspunkt gerechtfertigt. Sie ist ein Rückfall ins Mittelalter, wo Weg- und Brückenzölle gang gäbe waren. Sie muss abgelehnt werden!

Nach langen Debatten hat das Parlament entgegen dem Willen des Bundesrates beschlossen, Volk und Ständen eine neue Bundessteuer in Form einer Autobahnvignette vorzulegen. In- und ausländische Automobilisten sollen angehalten werden, für die Benützung unserer Autobahnen eine jährliche Abgabe zu entrichten. Dies völlig ungeachtet der Tatsache, dass sie diese Rechnung durch eine Abgabe von rund 60 Rappen auf jeden Liter Treibstoff vollständig begleichen.

Fiskalpolitischer Fischzug

Nicht gedeckt sind dagegen die Strassenkosten der Kantone und Gemeinden, wenden diese doch jährlich mehrere 100 Millionen Franken aus allgemeinen Steuermitteln für ihre Strassen auf. Vor allem unsere Tourismuskantone im Berggebiet sind dringend auf zusätzliche Leistungen aus der Strassenkasse des Bundes angewiesen. Dies nicht in erster Linie zum Bau unnötiger neuer Strassen, wohl aber für den Unterhalt ihres weitverzweigten, aus topographischen und klimatischen Gründen aufwendigen Strassennetzes, für Schutzbauten und nicht zuletzt zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene-Strasse. Nun ist es leider so, dass ausgerechnet die Kantone und Gemeinden leer ausgehen sollen. Die Autobahnvignette ist nicht zweckgebunden. Die Erträge werden somit nicht der Strassenrechnung, sondern der allgemeinen Bundeskasse gutgeschrieben. Was als verkehrspolitisch nötige Leistung des Automobilisten angepriesen wird, entpuppt sich bei näherer Betrachtung als rein fiskalpolitischer Fischzug.

Die touristischen und gastgewerblichen Spitzenverbände haben sich klar gegen diese Autobahnvignette ausgesprochen. Dies nicht allein deshalb, weil Schweizer und Ausländer mit einer neuen Sondersteuer des Bundes belastet werden sollen. Die Schweiz, so führte selbst der Bundesrat aus, wäre das einzige Land in Westeuropa, das einreisenden Gästen an der Grenze eine allgemeine Abgabe an den Staatshaushalt abverlangen würde. Es steht dem Reiseland Schweiz, das sich stets vehement für eine Liberalisierung im Reiseverkehr eingesetzt hat, ausseror-

dentlich schlecht an, ausländische Gäste am Zoll mit einer "Eintrittsgebühr" willkommen zu heissen.

Ausländer zahlen bereits

Noch scheint in weiten Kreisen die irrige Meinung zu herrschen, ausländische Automobilisten würden nichts an unsere Strassenkosten beitragen. Wie falsch solche Vorwürfe sind, mögen einige Zahlen belegen. Der ausländische Automobilist tankt dank billigen Benzinpreisen in der Schweiz und leistet mit jedem Liter rund 60 Rappen oder umgerechnet jährlich 200 - 250 Millionen Franken an unsere Strassenkosten. Das ist sogar mehr, als er aufgrund seiner in unserem Land gefahrenen Strassenkilometer zu leisten hätte. Vor allem aber geben die motorisierten ausländischen Gäste in der Schweiz jährlich für Ferien und Ausflüge rund 6 Milliarden Franken aus. Sie sind damit die drittichtigsten Devisenbringer unseres Landes. Ist es recht, diese an den Toren der Schweiz mit einer Zahlungsaufforderung zu begrüßen?

Immer wieder wird versucht, den Transitreiseverkehr als Profitteur anzuprangern. Verschwiegen wird dabei die Tatsache, dass 19 von 20 einreisenden Personenwagen ihr Ziel in der Schweiz haben, sei dies für eine Ferien- oder Geschäftsreise, sei dies für einen Wochenendausflug. Unzutreffend ist selbst der Vorwurf, der Transitreisende würde in der Schweiz nur Abfälle liegen lassen. Er tankt regelmässig Benzin und benutzt anerkanntermassen rege unsere attraktiven Autobahnraststätten.

Chaos am Zoll zu erwarten

Eine Autobahnvignette belastet indessen nicht allein das Portemonnaie des Automobilisten. In den Hauptreisezeiten und an Wochenenden werden in- und ausländische Automobilisten regelmässig in kilometerlangen Warteschlangen ausharren müssen, da jedes einreisende Fahrzeug zu kontrollieren ist. Die Zoll-

verwaltung hat sich im Wissen um das zu erwartende Verkehrschaos ausserstande erklärt, die Verantwortung für einen geordneten Grenzverkehr zu übernehmen. Wahrlich beste Propaganda für ein gastfreundliches Ferienland. Dafür einmal mehr Gelegenheit für unsere ausländische Konkurrenz, das Image der teuren Schweiz zu pflegen. Gibt es nicht sympathischere Mittel, um unsere ausländischen Gäste zu empfangen? Ein paar Gedanken dazu dürften sich lohnen.

P. Anrig, Vizedirektor des
Schweiz. Fremdenverkehrsverbandes

Strassenfinanzierung und Autobahnvignette

Dr. J. Schälchli, Generalsekretär des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes (FRS), Bern

Am 26. Februar 1984 haben Volk und Stände über einen Bundesbeschluss "über eine Abgabe zur Benützung der Nationalstrassen" zu befinden. Mit einer jährlichen Abgabe von Fr. 30.- sollen die in- und ausländischen Motorfahrzeugbesitzer die Erlaubnis erhalten, die Nationalstrassen benützen zu dürfen. Die Erträge dieser neuen Bundessteuer sollen nicht etwa zur Deckung von Nationalstrassenkosten verwendet werden, sondern in die Bundeskasse gehen.

Mehreinnahmen standen dieser Vorlage zu Gevatter, obwohl sich einwandfrei nachweisen lässt, dass das bestehende Bundesdefizit nicht durch seine Strassenaufwendungen verursacht worden ist. Ganz im Gegenteil, die Aufwendungen des Bundes für Strassenzwecke werden laufend durch die vorhandenen, zweckgebundenen Treibstoffzollerträge vom motorisierten Strassenverkehr bar bezahlt. Darüber hinaus - und davon war in den eidg. Räten natürlich nicht die Rede - fliessen dem Bund zusätzlich noch 1'400 Millionen pro Jahr zu, die voraussetzungslos in die allgemeine Bundeskasse gehen.

In unserem Land besteht seit Jahrzehnten eine klare Aufgabenteilung im Strassenwesen. Die Strassenhoheit liegt bei den Kantonen und den Gemeinden. Der Bund ist also nicht Strassenbesitzer. Seine Aufgaben beschränken sich im wesentlichen auf die Planung und die Mitfinanzierung des übergeordneten Nationalstrassennetzes und der wichtigen Hauptstrassen sowie auf die Beitragsleistungen an das Strassenwesen der Kantone. Die Finanzierung dieser Bundesleistungen wird vollständig durch die zweckgebundenen Treibstoffzollerträge sichergestellt.

Die Finanzierung der Strassenausgaben der Kantone erfolgt einerseits durch die obenerwähnten Beiträge des Bundes und andererseits durch die Erträge der kantonalen Motorfahrzeugsteuern und

durch allgemeine Steuermittel. Während der Bund von 1959 - 1980 netto rund 14'700 Mio Franken mehr aus Fiskalabgaben des motorisierten Strassenverkehrs eingenommen hat als er gemäss Verfassung und Gesetz für das Strassenwesen ausgeben musste, waren die Kantone gezwungen, in der gleichen Periode rund 5'700 Mio Franken oder 27 % ihrer Strassenaufwendungen aus allgemeinen Steuermitteln zu decken.

Die Gemeinden finanzierten sogar 15'600 Mio oder 79 % ihrer Strassenausgaben mit allgemeinen Steuern.

Diese Fakten zeigen, dass beim Bund bereits heute eine starke Ueberdeckung besteht, während die Kantone und vorallem die Gemeinden noch allgemeine Steuermittel, zu denen auch die Motorfahrzeugbesitzer ihren Teil leisten, zuschiessen müssen.

Die Einführung einer neuen Bundessteuer in Form der Autobahnvignette entpuppt sich bei näherer Betrachtung als fiskalpolitischer Fischzug des Bundes, der eindeutig zulasten der Kantone und der Gemeinden geht, weil sie am bestehenden Strassenfinanzierungssystem überhaupt nichts ändert. Der Bund kassiert zusätzliche Abgaben und überlässt den Kantonen und Gemeinden weiterhin die Finanzierung ihrer Strassenausgaben. Zugleich schränkt er die Möglichkeiten der Kantone ein, ihre Motorfahrzeugsteuern entsprechend ihrem Finanzbedarf für das Strassenwesen zu erhöhen.

Die vom Parlament zusammengebraute Vorlage ist keine saubere Sache. Deshalb am 26. Februar:

Nein zur Autobahnvignette.

AUSSER SPESEN...

Autobahnvignette: 20 Prozent an die Unkosten!

Die Autobahnvignette soll 250 Millionen Franken eintragen. Aber davon machen die Unkosten allein volle 50 Millionen aus. Das entspricht 20 Prozent. Wahrlich kein sehr lukratives Geschäft. Denn, wo kämen wir hin, wenn die Steuereinzugskosten allgemein 20 Prozent betragen würden? Die Autobahnvignette führt zu einem solch unseriösen Fiskalismus. Umgerechnet entsprechen die 50 Millionen Unkosten 1'000 Beamtenstellen!

Das praktische Problem des Einzugs ist aber trotz den hohen Unkosten noch nicht gelöst. Der Bundesrat rechnete in seiner Botschaft dem Parlament vor, dass es an der Grenze, wo zwölf Millionen Autos abzufertigen sind, zu erheblichen Stauungen kommen werde. Ein Verkauf der Vignette direkt im Ausland könnte nur über Staatsverträge geregelt werden. Oder brauchen wir etwa Steuerpächter oder setzen wieder, wie im Mittelalter, Steuervögte ein?

Ein Nein am 26. Februar ist auch ein Nein zu einem überrasenden Staatsaufwand.

Jann Etter