

dern sie wurde durch das Parlament beschlossen. Diese Konsequenz muss man jetzt mindestens für das Jahr 1981 auf sich nehmen. Wie gesagt, wir haben sie mit dem Fonds entsprechend gemildert. Ich möchte Sie deshalb bitten, dem Antrag Ihrer Kommission zuzustimmen und die Revision gemäss unserem Antrag und der Kommission vorzunehmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Ziff. I und II

Titre et préambule, ch. I et II

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes 31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Abschreibung – Classement

Le président: Nous devons encore classer la motion Weber (80.932, réduction des subventions pour la protection des eaux).

Zustimmung – Adhésion

76.221

**Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren
Initiative parlementaire.
Péages sur les autoroutes**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 312 hiervor – Voir page 312 ci-devant

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Reymond, Andermatt, Debétaz, Generali, Stucki)

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Reymond, Andermatt, Debétaz, Generali, Stucki)

Ne pas entrer en matière

M. Donzé, rapporteur: Le problème de péages sur les autoroutes a été posé par une initiative parlementaire. Le Conseil fédéral, dans son message 80.003, nous dit: «Après examen de la question, nous sommes parvenus à la conclusion qu'il n'y a pas lieu de vous présenter un projet d'article constitutionnel relatif à la vignette autoroutière estimant que ce problème devra être abordé dans le cadre des recommandations de la conception générale des transports.»

A première vue, personnellement, je considérais également que parler dès maintenant de la vignette n'était pas très utile et que nous risquions ainsi de nous trouver en présence de votes défavorables du peuple si nous présentions

tous les projets en même temps. Mais les choses ont changé parce que le Conseil national a renoncé à la conception que présentait le Conseil fédéral pour la taxe sur les poids lourds. Avec la nouvelle conception qu'il a présentée, la diminution des ressources que représentent pour le moment et pendant dix ans ces péages pour les poids lourds, à la suite d'une initiative parlementaire, le Conseil national a reposé toute la question. Il s'agit, vous le savez, de percevoir 30 francs par année pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe, non seulement sur les véhicules automobiles immatriculés en Suisse mais sur tous les véhicules automobiles qui utilisent nos routes. Toujours dans le même cadre d'une situation transitoire, il demande que cette situation soit fixée pour dix ans, ou qu'elle soit limitée au 31 décembre 1990. Finalement, la commission du Conseil des Etats, reprenant la décision du Conseil national, s'y est ralliée – et je crois qu'elle a bien fait, personnellement je m'y suis rallié aussi et je vous dis dans quel contexte intellectuel. Cette perception évidemment n'est pas très lourde. Elle met sur le même pied – c'est ce qui est important – les véhicules étrangers qui utilisent nos routes et nos autoroutes, ce qui nous paraît tout de même une forme d'équité. C'est pourquoi je vous recommande avec la majorité de la commission de voter l'entrée en matière et d'accepter les dispositions de la commission.

M. Reymond, porte-parole de la minorité: La proposition de la majorité de la commission tendant à la perception d'une vignette autoroutière ne relève évidemment pas de la politique des transports mais essentiellement de la politique fiscale. Le Conseil fédéral, qui partageait l'avis de la minorité de la commission dans son message du 25 mars 1980, et qui ne semble plus aussi solide aujourd'hui sur ce point, avait pourtant longuement expliqué les motifs qui s'opposent à l'introduction d'une vignette autoroutière.

Selon le compte routier par catégorie de véhicules, les voitures de tourisme couvrent leur part des coûts et bien au-delà. On en veut pour preuve que la Confédération retire actuellement du trafic routier de quoi servir ses dépenses courantes relatives aux routes nationales, de quoi rembourser les avances qu'elle a faites et de quoi remplir sa caisse générale, comme en témoigne d'ailleurs le fait que le Conseil fédéral propose des modifications d'affectation et d'élargissement de l'utilisation de la taxe et de la surtaxe sur les carburants.

Le moment ne peut donc être plus mal choisi pour envisager, parallèlement, la mise sur pied d'un péage autoroutier sous la forme d'une vignette annuelle ou semestrielle. A trop tendre la corde avec l'automobiliste, on risque de le fâcher et de tout faire capoter. C'est ce risque-là que n'avait pas voulu prendre le Conseil fédéral et qu'envisage aujourd'hui la majorité de notre commission, sans que notre autorité exécutive se montre maintenant réticente.

Quant à la minorité de la commission, elle considère que la multiplicité des projets fédéraux tendant à transformer l'usager de la route en vache-à-traire fiscale ne peut que conduire à une impasse. En effet, si l'on additionne les incidences fiscales de l'ensemble des projets présentés actuellement au Parlement, on constate que ce n'est pas moins d'un milliard de francs que la Confédération souhaite encaisser en plus, et cela de quatre manières que je cite:

– 100 millions de francs par an, par suite de l'augmentation de 40 pour cent aujourd'hui à 50 pour cent du droit de douane tombant dans la caisse générale de la Confédération;

– 500 millions, pas moins, par an, du fait qu'une partie de la surtaxe serait restituée aux cantons à la condition que ceux-ci déchargent la Confédération d'autres dépenses dans des domaines ne touchant pas au secteur routier;

– 150 millions de taxes de poids lourds que nous venons de voter;

– enfin, 300 millions, voire 350, en ce qui concerne la vignette autoroutière.

Quant à moi, je ne trouve vraiment pas raisonnable de présenter en même temps autant de projets de nature essentiellement fiscale. C'est la raison première qui me conduit à m'opposer à la vignette. Mais il y en a d'autres, que rappelle d'ailleurs extrêmement bien le Conseil fédéral dans son message au Parlement. D'abord, la perception d'une vignette exigerait une administration très lourde pour frapper et contrôler un million et demi de véhicules indigènes ainsi que pour contrôler 45 millions d'entrées de véhicules étrangers par année! Le coût de l'opération exige une organisation de vente qui approvisionne en vignettes toutes les régions de la Suisse où un étranger de passage serait susceptible de s'en porter acquéreur. Des décomptes, mensuels au moins, de chaque vignette distribuée aux revendeurs devraient être tenus à jour. En outre, il ne faut pas oublier le grand désagrément qui se situerait à nos frontières. Tous ceux qui ont voyagé à l'étranger savent combien désagréables sont ces attentes aux postes de péage autoroutiers. C'est ce qui nous attend, avec la vignette, à nos propres frontières! Je vois d'ici les files d'attente de véhicules étrangers aux portes de Genève, de Bâle et du Tessin. Belle carte de visite pour un pays qui se veut accueillant! D'ailleurs, en ce qui concerne la vignette, pour les seuls contrôles aux frontières, le Conseil fédéral fixait à 110 le nombre des douaniers supplémentaires nécessaires. Quant aux frais administratifs globaux envisagés, le Conseil fédéral les estimait, à la page 34 de son message, à 15 ou 20 pour cent de la recette brute. Aucun impôt n'exige pour être perçu une telle part de frais administratifs.

Par de tels coûts, la vignette démontre sa faiblesse. Elle n'est pas un impôt moderne comme le sont les taxes sur les carburants. Mieux vaut donc s'inquiéter de celles-ci plutôt que d'en revenir au vieux temps des péages pour transporter un produit de Bâle à Lausanne; aujourd'hui, personne ne souhaite que l'on en introduise de nouveaux.

Je tiens encore à préciser qu'à mon avis, la vignette automobile à 30 francs par an n'aurait pas d'effets notables sur l'économie intérieure. Il faut être honnête sur ce plan-là. En revanche, un pays qui se veut touristique et accueillant envers l'étranger ne peut que ternir son image de marque avec ce procédé. D'ailleurs, le Conseil fédéral lui-même précise dans son message ce qui suit: «Il ne fait pas de doute que l'instauration de la vignette pourrait déclencher de nombreuses réactions dans les Communautés européennes et dans d'autres Etats d'Europe, surtout si la perception de cette redevance procédait d'objectifs purement fiscaux».

Enfin, et ce sera mon avant-dernier argument que j'emprunte comme les autres à ce qui constituait la position du Conseil fédéral, à savoir: «Dans les circonstances actuelles, la redevance proposée pour la circulation routière sous la forme de la vignette autoroutière va largement à l'encontre des exigences formulées par la conception globale suisse des transports et reconnues depuis longtemps en matière de politique des transports. Elle contrecarrerait également les mesures de politique des transports qui visent à rétablir l'égalité des conditions de concurrence».

Enfin, j'en arrive au dernier argument: la vignette autoroutière empiète sur la souveraineté fiscale cantonale. Jusqu'ici, en matière de fiscalité automobile, nous avons un régime simple: d'un côté les droits de douane et la surtaxe sur les carburants à la Confédération; de l'autre, les impôts sur les véhicules immatriculés aux cantons. Ce régime est simple, il est efficace. En le complétant d'un impôt fédéral, perçu d'ailleurs par les cantons, on restreint ces derniers dans l'évolution future de leur fiscalité dans ce domaine. C'est regrettable au plan du fédéralisme et ce n'est pas la distribution aux cantons d'une part des recettes de la vignette, qui y changera quoi que ce soit.

Il me faut conclure: des considérations de politique des transports autant que de politique fiscale, en particulier la nécessité de décider en priorité du problème de la taxe et de la surtaxe sur les carburants, la lourdeur d'un système administratif compliqué et coûteux, les nombreux contrôles de police nécessaires sur les autoroutes (donc dangereux),

l'image d'accueil de la Suisse touristique et ouverte au monde, enfin le nouvel empiètement du fisc fédéral sur le fisc cantonal, tous ces arguments me convainquent de ne pas entrer en matière. Je souhaite que vous puissiez partager cet avis.

Generali: Ich kann mich sehr kurz fassen. Mit der Minderheit der Kommission lehne ich aus den gleichen Gründen wie Herr Kollege Reymond die Einführung einer Autovignette ab. Bei diesem Entschluss stütze ich mich auch auf die Ausführungen auf Seite 68 und folgende der Botschaft des Bundesrates.

Es kann nicht bestritten werden, dass die Vignette durch die Strassenrechnung – auch wenn diese Strassenrechnung revidiert wird – nicht gerechtfertigt ist und dass sie deshalb im Widerspruch zur GVK steht. Bei der Vignette handelt es sich um eine neue, indirekte Bundessteuer, mit der eine bestimmte Kategorie von Bürgern, die Automobilisten, mit einer Sondersteuer zur Sanierung des Bundeshaushaltes belastet werden soll.

Die Steuer muss also aus Gründen der Logik, der Steuertechnik und der Steuergerechtigkeit abgelehnt werden. Vom Kostenverursachungs- und Kostendeckungsprinzip her besteht keine Berechtigung, eine Vignette einzuführen. Sie würde wohl zu einem guten Teil von den Ausländern bezahlt, die beim Benzintanken – und dies vergessen wir sehr oft – heute schon recht kräftig zur Kasse gebeten werden. Für ein Fremdenverkehrsland wie die Schweiz ist die Vignette die schlechteste aller Finanzierungsmassnahmen, die in Frage kommen könnte. Der Verkauf der Vignette an der Grenze wäre sicher nicht die beste Werbemethode. Aus allen diesen Gründen – die sich übrigens mit denjenigen des Bundesrates decken – bitte ich Sie, auf diesen Bundesbeschluss nicht einzutreten.

Cavelty: Ich verbinde meine kurzen Ausführungen zum Eintreten mit der Begründung des Minderheitsantrages auf Seite 2. Aus einem sachlichen Grund sind wir für Eintreten, nämlich wegen der Tatsache, dass zahlreiche Ausländer die Schweiz durchfahren, ohne anzuhalten, ohne Benzin zu tanken, ohne irgendwelchen Beitrag an unsere Strassenkosten zu leisten. Unsere Meinung, dass wir die Ausländer zu Beiträgen herbeiziehen sollten, wird durch die Tatsache unterstützt, dass wir selber, wenn wir ins Ausland fahren, sehr wohl zur Kasse gebeten werden; deshalb meinen wir, hier sei ein Gleiches zu tun.

Diese Einführung hätte also vor allem einen fiskalischen Zweck in bezug auf die Ausländer, die sonst überhaupt keinen Beitrag leisten würden. Es besteht aber auch noch ein verkehrspolitischer Zweck: Wenn wir diese Ausländer von der Durchfahrt durch die Schweiz abhalten können, sind wir froh, denn dann haben wir eine weniger starke Belastung und können besser atmen.

Ein zweiter, politischer Grund kommt dazu: Seit Jahren wird über diese Vignette diskutiert; an jeder Versammlung im Volk kommt dieses Thema zur Sprache. Wenn es nur darum ginge, einmal das Volk darüber entscheiden zu lassen, dann müssten wir das tun. Das war im Nationalrat auch der Hauptgrund für diese Lösung.

Zu den Einwänden und damit zur Begründung unseres Minderheitsantrages: Es ist richtig, dass die Vignette in ihrer Konstruktion (ohne Minderheitsantrag) eine rein fiskalische Abgabe darstellt. Sie gilt nicht ungedeckten Kosten, weil nach dieser Kategorienrechnung (die hoffentlich stimmt) gar keine ungedeckten Kosten vorhanden sind. Darum die Opposition der Verkehrsverbände, darum auch unser Antrag: Wir wollen die Hälfte aus dem Ertrag der Vignette den Kantonen zur Verfügung stellen. Das wäre ein sachlicher Grund; denn mindestens diese Hälfte wäre dann keine fiskalische Abgabe, die kantonalen Kosten für die Strassen sind ja zurzeit bei weitem nicht gedeckt. Nach Auffassung der Kommissionsminderheit schlagen wir der Opposition mit dieser Kantonsbeteiligung die Waffe aus der Hand.

Sie werden mir entgegenhalten, bei der Übergangslösung für die Schwerverkehrsabgabe habe man doch eine Kan-

tonsbeteiligung abgelehnt, jetzt komme man von neuem damit. Ich sehe zwischen diesen beiden Beteiligungen einen Unterschied: Bei der Schwerverkehrsabgabe ist bereits eine nicht gedeckte Strassenrechnung vorhanden; diese kann man nicht als bloss fiskalische Abgabe bezeichnen. Beim Schwerverkehr haben wir ein Loch in der Bundeskasse, das es zu füllen gilt. Beim PW-Verkehr haben wir keine Kostenunterdeckung des Bundes; das Loch besteht in der Kasse der Kantone. Zudem haben wir in der heute beschlossenen definitiven Lösung der Schwerverkehrsabgabe in der Verfassungsbestimmung auch den Grundsatz der Kantonsbeteiligung. Bei der Vignette fehlt die definitive Lösung; es handelt sich nur um eine Übergangslösung. Darum – um da gleichzuziehen – müssen wir die Kantonsbeteiligung hier einfügen. Damit ist auch bereits der Minderheitsantrag begründet.

Stucki: Die Erhebung einer jährlichen Abgabe für die Benützung der Autobahnen wäre zwar machbar, trotzdem ein gewisser administrativer Aufwand und entsprechende Kontrollvorkehrungen getroffen werden müssten. Ich gebe auch zu, dass wegen der Gleichbehandlung der ausländischen mit den inländischen Fahrzeughaltern eine Vignette ein Stück weit gerechtfertigt und vertretbar zu sein scheint. Bei der vorgeschlagenen Ausgestaltung der Autobahnvignette handelt es sich jedoch um eine verkehrspolitisch nicht begründbare Finanzierungsquelle, die vor allem nicht GVK-konform ist. Aus diesen Gründen ist sie auch vom Bundesrat abgelehnt worden. Da keine Zweckbindung der Einnahmen an den Strassenverkehr vorgeschlagen wird, handelt es sich deshalb faktisch um eine Sondersteuer für Personenwagen, die der Bundeskasse (zusätzlich zum nicht gebundenen Teil der Treibstoffzölle) zufließen würde. Eine solche Sondersteuer ist aber von der Sache her ungerechtfertigt, weil die Personenwagen unter dem Gesichtspunkt der Eigenwirtschaftlichkeit ihre anteilmässigen Kosten bereits jetzt decken. Gerade im Blick auf die beabsichtigte Sicherung der heute fliessenden Treibstoffzölle und Zuschläge ist es wenig ratsam, hier noch zusätzlich fiskalisch etwas herausholen zu wollen. Das könnte sich leicht als ein verhängnisvolles Unternehmen herausstellen, indem dann die viel gewichtigere Sache mit dem Treibstoffzollzuschlag in Frage gestellt würde. – Aus diesen Gründen werde ich mit der Minderheit für Nichteintreten stimmen.

Gadient: Nur eine kurze Replik zu der von Herrn Generali vorgetragenen These, aus dem Blickwinkel des Verursachungs- und Kostendeckungsprinzips sei die Vignette als indirekte Bundessteuer nicht gerechtfertigt. Es ist zuzubilligen, dass der Strassenverkehr nicht verantwortlich ist für das Loch in der Bundeskasse. Eines aber wird oft vergessen: Die Kantone haben aus ihren allgemeinen Haushalten ganz bedeutende Beträge (es sind über 1 Milliarde Franken jährlich) für den Strassenbau und den Strassenhunterhalt aufzuwenden. Diese Mittel fehlen dann zwangsläufig in anderen Bereichen, wo der Bund mit Beiträgen und Subventionen einzuspringen hat. Durch die gesamthaft ungedeckten Strassenkosten wird somit auch der Bund entsprechend belastet. Ich glaube, das gilt es zu beachten und in diesem Zusammenhang hier festzuhalten. – Ich bin für Eintreten.

Affolter: Ich möchte auch nicht mehr viel Worte verlieren, aber ich mache doch nochmals auf die Behandlung dieser Vorlage im Nationalrat aufmerksam. Der Nationalrat hat in einem sehr mühseligen Entscheidungsprozess unter grössten Geburtswehen zu dieser Vignette ja gesagt, und zwar mit einer sehr beachtlichen Mehrheit. Wenn wir den Beweggründen dieser Mehrheit nachgehen, dann liegen sie vor allem darin, dass man sich im Nationalrat gesagt hat: Wir müssen diese Sache einmal vors Volk bringen. Ich glaube, in dieser Überlegung sollten wir ihm folgen. Die ganze parlamentarische Vorgeschichte wurde kurz von Herrn Cavelti angezogen. Es besteht eine 15jährige Leidensgeschichte – wenn man so sagen will – in dieser

Vignettenfrage. Seit 1970 folgten sich in diesem Rat und im Nationalrat parlamentarische Vorstösse noch und noch. 1977 war es die geschlossene sozialdemokratische Fraktion, die die Vignette verlangt hat. 1978 trat die SVP-Fraktion einstimmig für die Autobahnvignette ein, und in der Folge nahm dann der Nationalrat diese Vorlage an.

Man kann sich zur Vignette stellen wie man will, aber ich glaube, wir sollten nun mit unserer Entscheidung nicht den längst fälligen Volksentscheid verbauen. Ich möchte gar nicht mehr zu den Gründen, die der Bundesrat vielleicht mit gutem Recht dagegen vorbringen kann, eintreten, sondern bei mir herrscht in erster Linie dieses Bedürfnis vor, eine Frage, die an jedem Wirtshaustisch seit Jahren diskutiert wird, hier am grünen Tisch nicht einfach wegzuwischen, sondern endlich die Möglichkeit zu geben, sie durch das Volk entscheiden zu lassen.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.25 Uhr
La séance est levée à 12 h 25*

Parlamentarische Initiative. Autobahngebühren

Initiative parlementaire. Péages sur les autoroutes

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.221
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	333-335
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 709

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.