

tionskapital, ein Wegbleiben von ausländischen Gesellschaften, die bis anhin Know-how, neue Technologien und neue Marktgebiete in unser Land gebracht haben, und damit verbunden auch ein Verlust an Arbeitsplätzen sowohl im Produktions- wie im Dienstleistungsbereich.

Auf der anderen Seite – es ist bereits angedeutet worden – bemühen wir uns aktiv um die Innovationsförderung. Unabhängig von der gegenwärtigen Bundesvorlage zu diesem Bereich haben sich in der Privatwirtschaft einzelne Gesellschaften darauf spezialisiert, Innovativunternehmungen zu unterstützen, und dies vor allem mit Einschuss von Risikokapital. Aufgrund der hohen Emissionsabgabebelastung sind gerade diese Finanzgesellschaften in einer denkbar schlechten Lage, denn auf dem Kapital, das sie sich beschaffen müssen für die Förderung von Innovativunternehmungen, müssen sie die 3prozentige Emissionsabgabe bezahlen. Auf der anderen Seite muss auch das Innovativunternehmen auf dem ihm zur Verfügung gestellten und damit bereits belasteten Kapital erneut die Emissionsabgabe von 3 Prozent bezahlen, was insgesamt eine unerwünschte Kumulation der Emissionsabgabe zur Folge hat.

Aufgrund dieser Überlegungen bin ich der Meinung, dass wir uns aufrufen sollten – ich glaube nicht, dass wir die Emissionsabgabe ganz abschaffen können –, den Satz wieder auf ungefähr 1 Prozent herabzusetzen. Damit würden die ursprünglichen Relationen wiederhergestellt, d. h. wir könnten aus der Emissionsbelastung mit einem Steuerertrag von etwa 100 Millionen Franken pro Jahr rechnen, und die Differenz zur heute tatsächlich erzielten Einnahme im Umfang von rund 150 bis 200 Millionen pro Jahr käme wieder echt der Risikokapitalförderung zugute.

In diesem Zusammenhang gilt es ein weiteres zu beachten: Unser Hauptinteresse muss es sein, aktive und leistungsfähige Produktions- und Dienstleistungsgesellschaften zu unterhalten und neu anzuziehen. Daraus nämlich entsteht für uns die Chance, dass wir sowohl in den Kantonen wie auch auf Bundesebene dauerhaftes Steuerkapital schaffen. Ich glaube, dass da mittel- und langfristig der Erfolg grösser sein wird, als wenn wir am Anfang hohe Eingangskosten setzen.

Ich bitte Sie daher, die Motion als Motion zu überweisen.

Bundesrat Stich: Die Stempelabgaben sind ein beliebtes Thema. Ich habe allerdings etwas Mühe, an die Besorgnisse oder – entschuldigen Sie den Ausdruck – an das Gejammer zu glauben, das ich hier höre, wenn ich die Zahlen vergleiche, die wir haben. 1975 haben die Stempelabgaben, inklusive Emissionsabgabe usw., 469 Millionen Franken eingebracht. 1979, also nach der Erhöhung, waren es 643 Millionen Franken. In diesem Jahr sind es bis Ende August 1,378 Milliarden Franken. Wir haben also in den ersten acht Monaten bereits ungefähr gleich viel eingenommen wie 1984 (total 1,447 Milliarden Franken). Wenn man diese Zahlen sieht, dann muss man doch sagen, dass offensichtlich diese Stempelabgaben allein den Finanzplatz Schweiz nicht zu bedrohen vermögen.

Herr Feigenwinter hat zwei verschiedene Anliegen auf den Tisch des Hauses gelegt. Das erste Anliegen betrifft die Aufhebung bzw. die Herabsetzung der Emissionsabgabe. Die Aufhebung der Emissionsabgabe würde 350 Millionen Franken kosten. Ein Prozent Reduktion allein 120 Millionen. Wenn Sie also auf 1 Prozent zurückgehen, dann ist es immerhin eine Viertelmilliarde, auf die man verzichtet. In diesem Zusammenhang muss man trotz allem sehen, dass diese Emissionsabgabe zweifellos nicht eine Subvention an die Unternehmen darstellt. Auf der anderen Seite verhindert diese Emissionsabgabe auch nicht die Gründung neuer Gesellschaften. Wenn ich die Zahl richtig im Kopf habe, sind im letzten Jahr immerhin 8400 neue Aktiengesellschaften gegründet worden, die eine solche Abgabe geleistet haben. Man kann also nicht sagen, es sei eine Abgabe, die wirklich diskriminierend sei und die Gründung verunmögliche. Sie wissen, dass man bei der Innovationsrisikogarantie für kleine und mittlere Unternehmen eine Ausnahme gemacht

hat. Dort rechnen wir mit 3 bis 6 Millionen Franken Ausfällen.

Das zweite Anliegen betrifft die Aufhebung bzw. die Reduktion der Umsatzabgabe auf Geldmarktpapieren. Die Befreiung bezieht sich auf Papiere mit einer Laufzeit bis drei Monate, was einen Einnahmefall von 250 Millionen Franken bringen würde. Bei der Reduktion der Stempelabgabe bei Geldmarktpapieren mit einer Laufzeit von drei bis zwölf Monaten rechnen wir mit einem weiteren Ausfall von 15 Millionen Franken.

Nun können Sie zwar sagen, man müsse eben eine Vorleistung erbringen. Ich weiss, dass das nicht alle Begehren sind. Ich komme noch auf die Befreiung des Ausland-Ausland-Geschäftes zu sprechen, das gelegentlich auch verlangt wird. Dort sind wir dann rasch bei 1 Milliarde zusätzlicher Ausfälle. Gelegentlich wird argumentiert, dass man durch einen Verzicht auf diese Stempelabgaben zweifellos erreiche, dass die Courtage bzw. die Gewinne in der Schweiz höher seien und dass der Bund dann einen Ausgleich hätte. Diese Rechnung geht zweifellos nicht auf. Es würde auch im Grunde genommen der Behauptung widersprechen, wenn man sagt, man müsse die Stempelabgaben abschaffen, um mehr Geschäfte tätigen zu können. Es ist nicht anzunehmen, dass man dann entsprechend mehr Courtagen einnimmt.

Herr Eisenring hat hier von Prioritäten gesprochen, die man setzen müsse. Das Parlament solle nun sagen, was es wolle. Ich habe heute morgen gesehen, wie Sie Prioritäten setzen. Von diesen Herren, die jetzt Reduktionen vom Bund verlangen, ist heute morgen niemand angetreten, um für einen gewissen Ausgleich zu votieren. Die Warenumsatzsteuer auf Energie brauchten wir allein für den Haushaltsausgleich. Sie hätte uns einen gewissen Spielraum gegeben. So hat der Bund effektiv keine Flexibilität.

Das will nicht heissen, dass der Bundesrat nicht bereit ist, gewisse Dinge zu tun. Von uns aus gesehen ist eine Pro-rata-Besteuerung für Papiere unter einem Jahr möglicherweise denkbar, so dass möglicherweise ein Geldmarkt entstehen könnte. Sicher ist es allerdings nicht; aber wir werden diese Frage prüfen. Nur ist für uns ganz selbstverständlich, dass für die Wirtschaft die Rahmenbedingungen generell mindestens so wichtig sind. Und eine der wichtigen Rahmenbedingungen für eine gesunde Wirtschaft ist ein gesunder Haushalt.

Aus diesen Überlegungen bitte ich Sie, diese Motion als Postulat zu überweisen.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung als Motion	86 Stimmen
Für Überweisung als Postulat	51 Stimmen

85.307

Interpellation Rüttimann Autobahnvignette. Vollzug Vignette autoroutière. Modalités d'application

Wortlaut der Interpellation vom 4. Februar 1985

Die Autobahnvignette – gültig ab 1. Januar 1985 – wurde seinerzeit dem Volk schmackhaft gemacht mit dem Hinweis auf den bescheidenen Betrag von 30 Franken. Die inländischen Autobahnbenützer hätten sie nur aus staatsvertraglichen Gründen zu lösen, damit man vor allem die Ausländer zur Kasse bitten könne.

Nun ist aber beim Vollzug eine breite Verärgerung in der Bevölkerung festzustellen, da offenbar die einschlägige Verordnung vorsieht, dass bei einem Fahrzeugwechsel eine neue zusätzliche Vignette für das gleiche Kalenderjahr

gelöst werden muss, bei Fahrzeugen mit Wechselnummer und bei mehreren Anhängern für den gleichen PW ebenfalls für jedes Fahrzeug.

Ich ersuche daher den Bundesrat um Auskunft darüber, ob er

– bereit ist, die Verordnung, d. h. diese von den Verkehrsbenutzern offensichtlich als Schikane empfundene Praxis abzuändern, und

– ob nicht als Konsequenz daraus ein Stempel oder eine Marke im persönlichen Führerausweis zweckdienlicher wäre?

Texte de l'interpellation du 4 février 1985

La vignette autoroutière, introduite le 1^{er} janvier 1985, a été rendue «digeste» pour les usagers par son coût modeste de 30 francs, sur lequel on n'a pas manqué d'attirer l'attention. On a également laissé entendre que bien que les automobilistes indigènes fussent l'acquérir en raison des traités internationaux, son but principal était de faire passer les étrangers à la caisse.

Or, la vignette suscite un mécontentement généralisé dans le public étant donné que l'ordonnance afférente oblige les conducteurs à se procurer une nouvelle vignette au cas où ils changeraient de voiture dans le courant de l'année. La même obligation existe pour les automobilistes utilisant la même plaque pour plusieurs véhicules ainsi qu'en cas d'utilisation de plusieurs remorques pour le même véhicule.

Je prie donc le Conseil fédéral de dire

– s'il est prêt à modifier l'ordonnance notamment quant à ses aspects perçus comme «chicanes» par les usagers des autoroutes,

– s'il ne pense pas qu'en conséquence un timbre ou une marque sur le permis de conduire serait plus appropriée.

Rüttimann: Gemessen an den finanzpolitischen Voten von vorher ist mein Interpellationsthema natürlich klein. Aber Herr Bundesrat Stich wird trotzdem keine Freude daran haben, dass ich die Autobahnvignette erneut auf das Tapet bringe, nachdem er diese seit Monaten mit mehr oder weniger Widerhall verteidigt hat. Ich selber empfinde keine Freude an dieser Autobahnvignette, habe mich aber als Demokrat selbstverständlich der Volksabstimmung unterzogen. Ich wage aber die Behauptung, dass wir uns damit im Ausland mehr Nachteile eingehandelt haben als es die Vorteile des relativ bescheidenen Finanzertrages wert sind. Es wäre aber unfair, diese Bemerkungen an die Adresse des Bundesrates zu richten, denn es war ja unser Parlament, das die Vignette gegen den Willen des Bundesrates in das Fiskalpaket des privaten Verkehrs aufgenommen hat. Meine heutige Opposition richtet sich indessen nicht gegen die Vignette an sich, sondern vielmehr gegen die Art der Handhabung bzw. der Durchsetzung.

Man kann einwenden, es sei lächerlich, wegen diesen 30 Franken zu «stänkern». Eine Flasche Wein koste ja im Restaurant gleich viel. Das stimmt alles. Aber wenn ein noch so kleiner Betrag, den der Verkehrsteilnehmer auf andere Weise schon bezahlt hat und der vom Verursacherprinzip her gar nicht gerechtfertigt wäre, doppelt oder mehrfach erhoben wird, so ärgert sich natürlich der Bürger. Diese doppelte Erhebung ist dann der Fall, wenn das Fahrzeug im Laufe des Jahres gewechselt wird, weil ein Übertragen der Vignette von einer Frontscheibe auf eine andere verboten ist. Gleichermassen ärgerlich ist es, wenn ein Wechselnummerhalter für zwei Fahrzeuge die Vignette doppelt lösen muss, und auch bei anderen Spezialfällen mehr.

Ich frage mich deshalb, ob es angesichts des kleinen Tarifes und des eher enttäuschenden Gesamtertrages der Vignette sich lohne, die Automobilisten wegen einer grobschlächtigen und unflexiblen Durchführung erneut zu verärgern. Solchermassen verstärkt man den inneren Widerstand gegen den Staat und seine Interventionen laufend, denn jeder der Millionen Fahrzeughalter wird spätestens bei seinem nächsten Fahrzeugwechsel mit der doppelten Taxe belastet und mit diesem Problem konfrontiert. Mit Hilfe der

Garagisten wäre es meines Erachtens ein Leichtes, diese Ungereimtheit auszumerzen. Wie ich in meiner Interpellation bereits vorgeschlagen habe, gäbe es sogar ein probates Mittel, das alle Hintertürchenmethoden mit einem Schlag ausschalten würde: ein Stempel im persönlichen Fahrausweis der schweizerischen Fahrzeugführer, die irgendwann einmal im Laufe des Jahres die Autobahn benützen wollen. Ich bitte Sie also, Herr Bundesrat Stich, als Vertreter der Exekutivbehörde hier etwas mehr Flexibilität zu zeigen und die latent vorhandene Unzufriedenheit und die unnötigen Ärgernisse der Nationalstrassenbenützer auszuschalten. Es geht mir also viel weniger um Franken als vielmehr um den Vertrauensbonus des Volkes in den Bundesrat, um den gerechten Vollzug dieser Fiskalmassnahmen.

Bundesrat Stich: Nach Artikel 18 Absatz 1 der Übergangsbestimmung der Bundesverfassung erhebt der Bund für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Bundanhängern bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe von 30 Franken.

Wie bereits in der Antwort des Bundesrates vom 26. November 1984 auf die einfache Anfrage de Chastonay ausgeführt, hat der Verfassungsgesetzgeber selber vorausgesetzt, dass für jedes Motorfahrzeug und jeden Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen die Abgabe von 30 Franken zu bezahlen ist, wenn damit eine Nationalstrasse erster oder zweiter Klasse benützt wird. Dabei spielen weder Fahrleistungen noch das Kontrollschild des Fahrzeuges eine Rolle. Dies entspricht dem System einer Pauschalabgabe, die mit kleinstmöglichem administrativem Aufwand eingezogen und deren Entrichtung auf Sicht und ohne weitere Dokumente kontrolliert werden kann.

Aus diesem Grund haben wir in der Verordnung vom 12. September 1984 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen festgelegt, dass alle in Betracht kommenden Fahrzeuge mit einer Vignette versehen werden müssen, die nur mit Fahrzeug übertragen werden kann. Folglich haben Fahrzeughalter, die Wechselschilder verwenden, für jedes Fahrzeug eine Vignette zu kaufen. Ebenso muss beim Fahrzeugwechsel das neue Fahrzeug mit einer neuen Vignette versehen werden.

Der Bundesrat hat übrigens bereits in seiner Botschaft vom 16. Januar 1980 über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe ausgeführt, dass die Vignette so beschaffen sein sollte, dass eine Übertragung von einem Fahrzeug auf ein anderes ausgeschlossen ist. Der vorgeschlagene Eintrag in den Fahrzeug- oder Führerausweis widerspräche überdies dem Grundsatz der Gleichbehandlung von in- und ausländischen Fahrzeugen, da ein solches Verfahren bei ausländischen Fahrzeugen nicht angewendet werden könnte.

Der Bundesrat ist deshalb nicht bereit, die Verordnung vom 12. September 1984 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen in diesem Punkt zu ändern. Wie Sie wissen, hat das Bundesgericht hier das Finanzdepartement geschützt. Es ist uns sehr daran gelegen, eine möglichst einfache Art Vignette einzuführen, die auch einfach kontrolliert werden kann. Ein Stempel in einem Führerausweis kann an der Grenze nicht kontrolliert werden. Das Postulat muss deshalb abgelehnt werden.

Präsident: Herr Rüttimann hat Gelegenheit zu erklären, ob er von der Antwort des Bundesrates befriedigt ist. Herr Rüttimann erklärt sich nicht befriedigt.

Interpellation Rüttimann Autobahnvignette. Vollzug

Interpellation Rüttimann Vignette autoroutière. Modalités d'application

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.307
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.09.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1355-1356
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 679

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.