

Sachdokumentation:

Signatur: DS 147

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/147



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Liebe Freunde der Milchkuh-Initiative

Die Geschichte der Milchkuh-Initiative ist um ein Kapitel reicher: Der Ständerat hat am 11. März 2015 die Vorlage behandelt - 4 Ständeräte unterstützten die Initiative, 31 lehnten sie ab und 8 enthielten sich der Stimme. Die Begründungen der verschiedenen Votanten unterscheiden sich kaum bis gar nicht von derjenigen des Bundesrates. Bezeichnend war denn auch, dass sich die Verkehrsministerin der Debatte nicht stellte: Anstelle von Doris Leuthard vertrat Finanzministerin Eveline Widmer-Schlumpf den Bundesrat. Damit setzt der Bundesrat ein falsches Signal: Die Milchkuh-Initiative will eine Grundsatzdiskussion über mehr Transparenz zu den Finanzflüssen im Bereich der Strasse ermöglichen. Gleichzeitig will die Initiative der Strasseninfrastruktur die dringend nötigen Mittel zur Verfügung stellen. Es sind also klar verkehrspolitische Fragen, welche die Milchkuh-Initiative aufwirft.

Unverständlich ist der Vorwurf, das Initiativkomitee sei nicht zu Kompromissen bereit. Das Initiativkomitee hat gegenüber sämtlichen politischen Vertretern klar kommuniziert, dass ein Rückzug der Initiative bei einem guten Gegenvorschlag geprüft werde. Diesen jedoch gibt es vorläufig nicht. Und so ist es auch nicht Sache eines Initiativkomitees, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, wie das einige Ständeräte verlangten. Diese Hausaufgaben müssen Bundesrat oder Parlament selber machen - so wie bei allen anderen Initiativen auch.

Man darf nun auf die Debatte im Nationalrat gespannt sein: Am 23. März berät die zuständige Kommission des Nationalrats die Initiative. Voraussichtlich in der Sommersession ist dann das Ratsplenum an der Reihe. Hoffen wir, dass der Nationalrat mehr Gehör für die berechtigten Anliegen der Autofahrer hat.

Mit herzlichem Gruss

Doris Fiala, Nationalrätin
(Mitglied Initiativkomitee)

Verkehrsprobleme sinnvoll lösen

Der Ständerat lehnt die Milchkuh-Initiative ab: Die Initiative soll so rasch wie möglich vors Volk. Eine gemeinsame Behandlung mit der Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wurde verworfen. Damit nicht genug: Kurz nach dem geschichtsträchtigen Absturz der GLP-Energieinitiative vom 8. März 2015 kündigte der Bundesrat eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen an.

Obwohl die Kritik der Strassenverbände anlässlich der Vernehmlassung zum NAF laut war, wurden nur kosmetische Korrekturen vorgenommen. Die bundesrätliche Botschaft zum NAF rechnet mit zusätzlichen Mitteln zugunsten der Nationalstrassen durch Mehreinnahmen von rund 800 Mio. Franken und Effizienzsteigerungen von rund 200 Mio. Franken. Rund die Hälfte der Mehreinnahmen (398 Mio. Franken pro Jahr) soll durch die Zweckbindung der Automobilsteuer generiert werden, die auf dem Import von Autos erhoben wird. Weitere Einnahmen sollen unter anderem durch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gewonnen werden. In einer ersten Etappe soll der Zuschlag um 6 Rappen pro Liter angehoben werden. Je nach Bedarf ist mit weiteren Erhöhungen zu rechnen. Mit dieser Massnahme will der Bundesrat die Finanzierungslücke im Bereich der Strassenfinanzierung verhindern.

Keine Steuererhöhungen

Genau hier widerspricht die NAF-Vorlage der Milchkuh-Initiative, weshalb die Vorlage für die Initianten keinen angemessenen Gegenvorschlag darstellt: Weitere Steuererhöhungen sind nicht akzeptabel. Um jeden Preis will das Initiativkomitee verhindern, dass die Autofahrer weiterhin gemolken werden, weil sie jährlich mit über 8 Mia. Franken bereits viel Geld beim Bund deponieren. Nur ein Bruchteil davon wird für die Strasseninfrastruktur verwendet. Eine weitere Benzinpreiserhöhung steht bereits vor der Tür: So will der Bundesrat eine Lenkungsabgabe einführen und den Benzinpreis um 26 Rappen erhöhen. Das hätte verheerende volkswirtschaftliche Auswirkungen. Basel-Stadt - einziger Kanton mit einer Lenkungsabgabe auf Strom - ist zudem ein gutes Beispiel dafür, dass der Energieverbrauch mit Lenkungsabgaben nicht gesenkt werden kann.

Finanzströme ordnen

Die Initiativgegner kritisieren vor allem die befürchteten Steuerausfälle für den allgemeinen Bundeshaushalt. Der Bundesrat droht mit einem Sparprogramm. So soll die Bevölkerung



Andreas Burgener
Direktor auto-schweiz / Mitglied Initiativkomitee

eingeschüchtert werden. Bei den jährlich steigenden Bundesausgaben von heute über 64 Mia. Franken ist genügend Sparpotential vorhanden. Fragwürdig ist dagegen der Sparwille von Regierung und Parlament. Während beispielsweise der Personalaufwand im Jahr 2007 noch bei 4,492 Mia. Franken lag, betrug er im Jahr 2014 bereits 5,498 Mia. Franken und stieg damit um rund einen Fünftel (+22.4 Prozent) oder 1 Mia. Franken an. Im gleichen Zeitraum entstanden so auf Kosten der Steuerzahler rund 1'200 neue Stellen bei der Bundesverwaltung. Trotz des massiven Personalzuwachses werden die Kosten für externe Beratungsdienstleistungen immer höher. Seit 2009 haben sich diese Kosten verdoppelt. Die zahlreichen gescheiterten IT-Projekte lassen weitere Fragen aufkommen, wie sorgsam der Bund mit den Steuergeldern umgeht.

Probleme lösen

Bundesbern muss sich dringend über den Ausbau der Strasseninfrastruktur Gedanken machen. Landesweit haben sich die Staustunden seit 2008 verdoppelt. Allein 2013 standen Herr und Frau Schweizer mehr als 20'500 Stunden im Stau. Nun bleibt zu hoffen, dass der Nationalrat die Probleme erkennt und die Milchkuh-Initiative als treffende Massnahme unterstützt.



Chers amis de l'initiative vache à lait,

L'histoire de l'initiative vache à lait

s'est enrichie d'un nouveau chapitre: le 11 mars 2015, le Conseil des Etats a traité le projet. 4 Conseillers aux Etats l'ont soutenu, 31 l'ont rejeté, et 8 se sont abstenus. Les justifications des différents votants ne se distinguent guère de celles présentées par le Conseil fédéral. Fait parlant: la ministre des transports ne s'est même pas présentée au débat. A la place de Doris Leuthard, c'est la ministre des finances Eveline Widmer-Schlumpf qui a représenté le Conseil fédéral. Le gouvernement donne ainsi un mauvais signal: l'initiative vache à lait demande une discussion de principe sur plus de transparence au niveau des flux financiers dans le domaine de la route. En même temps, elle veut mettre à disposition de l'infrastructure routière les moyens financiers dont celle-ci a un besoin urgent. Les questions soulevées par l'initiative vache à lait relèvent donc clairement de la politique des transports.

Il est en outre incompréhensible qu'on reproche au comité d'initiative de ne pas être disposé à faire des compromis. Les auteurs de l'initiative ont clairement communiqué à tous les représentants politiques qu'ils étudieraient un retrait de l'initiative si un contre-projet raisonnable était proposé. Jusqu'à présent, cela n'a toutefois pas été le cas. Il n'incombe pas non plus au comité d'initiative d'élaborer un contre-projet, comme le revendiquent certains Conseillers aux Etats. C'est au Conseil fédéral ou au Parlement de faire ces devoirs, comme c'est le cas pour toutes les autres initiatives.

Nous attendons dès lors avec impatience le débat au sein du Conseil national, dont la commission compétente traitera l'initiative le 23 mars avant que le sujet soit délibéré en séance plénière pendant la session d'été probablement. Espérons que le Conseil national prête une oreille plus attentive aux préoccupations légitimes des automobilistes.

Avec mes salutations cordiales

Doris Fiala, Conseillère nationale (membre du comité d'initiative)

Résoudre les problèmes de circulation

Le Conseil des Etats rejette l'initiative vache à lait: le projet doit être soumis au peuple aussi rapidement que possible. Le traitement en parallèle avec le message relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a également été refusé. Et ce n'est pas tout: peu après l'écrasement historique de l'initiative pour une taxe sur l'énergie le 9 mars 2015, le Conseil fédéral a annoncé une taxe d'incitation sur les carburants.

Malgré les vives critiques présentées par les associations routières à l'occasion de la consultation sur le FORTA, seules des corrections cosmétiques y ont été apportées. Le message du Conseil fédéral relatif au FORTA prévoit des moyens additionnels pour les routes nationales provenant de recettes supplémentaires d'environ 800 millions de francs ainsi que d'augmentations de l'efficacité de quelque 200 millions de francs. Environ la moitié des recettes supplémentaires (398 millions de francs par an) doivent être générées par le biais de l'affectation de l'impôt sur les véhicules automobiles prélevé sur l'importation de voitures. Entre autres mesures, une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales doit en outre produire d'ultérieures recettes additionnelles. Dans une première étape, la surtaxe doit être augmentée de 6 centimes par litre. Selon les besoins, il faut s'attendre à d'autres accroissements. Par cette démarche, le Conseil fédéral compte éviter un déficit dans le domaine du financement de la route.

Non aux augmentations d'impôts

Dans ce point, le projet du FORTA est en contradiction directe avec l'initiative vache à lait. Aux yeux des auteurs de l'initiative, il n'y constitue par conséquent pas un contre-projet approprié: les hausses d'impôts supplémentaires sont inacceptables. Le comité d'initiative veut à tout prix empêcher qu'on continue de «traire» les automobilistes, qui déposent d'ores et déjà chaque année 8 milliards de francs dans la caisse fédérale, dont juste une fraction est utilisée pour l'infrastructure routière. Une nouvelle augmentation du prix de l'essence attend en effet déjà les conducteurs et les conductrices: le Conseil fédéral compte introduire une taxe d'incitation et augmenter le prix de l'essence de 26 centimes. Les répercussions économiques seraient désastreuses. Bâle-Ville, le seul canton avec une taxe d'incitation sur l'électricité, illustre en outre parfaitement qu'une telle taxe ne réduit pas la consommation d'énergie.

Mettre de l'ordre dans les flux financiers

Les adversaires de l'initiative critiquent surtout les pertes de recettes fiscales redoutées au niveau du budget général de la Confédération. Le Conseil fédéral intimide le peuple en le menaçant d'un programme d'économies. Vu



Andreas Burgener, Directeur auto-suisse / membre du comité d'initiative

l'accroissement annuel des dépenses fédérales, s'élevant actuellement à 64 milliards de francs, il existe un potentiel d'économies suffisamment important. En revanche, la volonté du gouvernement et du Parlement de faire des économies est douteuse. Tandis que les frais de personnel, par exemple, étaient encore de 4,492 milliards de francs en 2007, ils s'élevaient déjà à 5,498 milliards en 2014, ce qui correspond à une augmentation d'environ un cinquième (+22.4 %), soit d'un milliard de francs. Dans la même période, environ 1200 nouveaux emplois ont été créés dans l'administration fédérale aux frais des contribuables. Malgré cette énorme croissance du personnel, les coûts pour les services de conseil externes sont de plus en plus élevés, ayant en effet augmenté du double depuis 2009. Les nombreux projets informatiques échoués suscitent des questions supplémentaires quant au traitement des recettes fiscales par la Confédération.

Résoudre les problèmes

La Berne fédérale doit absolument réfléchir à l'aménagement de l'infrastructure routière. Les heures d'embouteillage en Suisse ont doublé depuis 2008. Rien qu'en 2013, les Suisses ont passé plus de 20 500 heures dans des bouchons. Il reste à espérer que le Conseil national reconnaisse les problèmes et qu'il soutienne l'initiative vache à lait en tant que mesure pertinente.