

Sachdokumentation:

Signatur: DS 148

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/148



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

Anlässlich der Sommersession hat der Nationalrat die «Milchkuh-Initiative» beraten. Leider hat es die grosse Kammer verpasst, die Finanzflüsse im Verkehrsbereich zu ordnen, respektive Transparenz zu schaffen und damit die längst überfällige Zweckbindung einzuführen. Zudem wird sich das Schweizer Stimmvolk innert kürzester Zeit zweimal zu demselben Thema – nämlich zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur – äussern müssen. Dies, weil es der Nationalrat ebenfalls verpasst hat, die «Milchkuh-Initiative» gleichzeitig mit dem neu zu schaffenden Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zu beraten.

Die steigende Mobilität auf den Strassen führt zunehmend zu mehr Stautunden. Stautunden kosten die Schweizer Steuerzahler, die Strassenbenützer und die Wirtschaft jährlich 1.5 Milliarden Franken. Dass das Schweizer Nationalstrassennetz mittlerweile an seine Kapazitätsgrenzen stösst, wird durch den zunehmenden Stau bestätigt. Deshalb müssen Ausbau und Unterhalt der Strasse dringend vorangetrieben werden. Die «Milchkuh-Initiative» macht einen vernünftigen Vorschlag zur Strassenfinanzierung, ohne dass dem öffentlichen Verkehr Mittel entzogen werden. Zudem stärkt die «Milchkuh-Initiative» die Transparenz und das Verursacherprinzip.

Voraussichtlich im 2016 kann das Stimmvolk über die «Milchkuh-Initiative» abstimmen. Entgegen der Mehrheit des Parlamentes bin ich überzeugt, dass die Anliegen der «Milchkuh-Initiative» in der Bevölkerung auf grosse Zustimmung stossen werden. Dies zeigte schon die erfolgreiche Unterschriftensammlung. Denn es ist eine Tatsache, dass die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs stetig zunimmt.

Mit herzlichem Gruss

Petra Gossi, Nationalrätin
(Mitglied Initiativkomitee)

«Die Benützer der Strasse haben genug vom staatlichen Raubzug auf ihre Kosten.»

Interview mit Nationalrat Gerhard Pfister (CVP, Zug), Mitglied des Initiativkomitees

Gerhard Pfister, weshalb sind Sie vor zwei Jahren dem Initiativkomitee der «Milchkuh-Initiative» beigetreten?

Sehen Sie, wenn Ihr Sparschwein leer ist, überlegen Sie sich auch, wie man dieses wieder füllen kann. Bei der Verkehrsfinanzierung ist es nicht anders. Die Reserven der Strassenverkehrsfinanzierung SFSV sind Ende 2018 aufgebraucht. Es ist unbestritten, dass es für den Ausbau und Unterhalt des Strassennetzes zusätzliche Mittel braucht. Der Bundesrat will diese Mittel mit neuen Steuererhöhungen generieren. Wir vom Initiativkomitee haben jedoch genug davon, dass die Autofahrer immer mehr zu Kasse gebeten werden. Denn die Strassenbenützer liefern bereits heute jedes Jahr Milliarden ab, doch ein substantieller Teil davon fliesst in die allgemeine Bundeskasse und den öffentlichen Verkehr. Solche Finanzströme rühren aus einer Zeit, wo in der Schweiz Geld im Überfluss vorhanden war und in der man sich solche Querfinanzierungen noch eine gute Weile in die Tasche lügen konnte. Dies hat sich geändert.

Sie haben sich bei der Parlamentsdebatte für die gleichzeitige Behandlung der «Milchkuh-Initiative» mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eingesetzt. Warum?

Es ist wichtig, dass das Parlament über eine sinnvolle Finanzierung des Strassenverkehrs nachdenkt und bei derart komplexen und verworrenen Finanzflüssen endlich Transparenz schafft. Das Parlament hat mit der Ablehnung der gleichzeitigen Behandlung von «Milchkuh-Initiative» und NAF diese Chance verpasst.

Sie haben im Nationalrat versucht, die Ratsmitglieder von der «Milchkuh-Initiative» zu überzeugen. Warum war Ihnen die Zustimmung des Rates wichtig?

Ich bin überzeugt davon, dass unser Anliegen im Volk auf grosse Zustimmung stossen wird. Erst vor kurzem haben Bundesrat und Parlament eine scharfe Widerlegung durch einen Volksentscheid erfahren: Mit der Ablehnung der Erhöhung der Autobahnvignette sprach sich der Souverän deutlich gegen weitere Gebührenerhöhungen aus. Die Zahlungsbereitschaft bei den Autofahrern hat deutlich abgenommen, zumal sie dem Staat jährlich schon Milliarden abliefern. Ein solches Szenario könnte auch bei der «Milchkuh-Initiative» der Fall werden. Aber das ist ja das Gute an der direkten Demokratie: Der Souverän kann Diskussionen führen und entscheiden, wenn das Parlament das nicht will.



Gerhard Pfister
Nationalrat CVP Zug /
Mitglied Initiativkomitee

Der Bundesrat erkannte den Finanzierungsbedarf bereits und hat daher den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) lanciert. Warum braucht es die «Milchkuh-Initiative» noch?

Die sogenannte NAF-Vorlage des Bundesrates will die Strasse zusätzlich belasten. Der Bundesrat beantragt eine Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlags von 6 Rappen. Und genau hier setzt die Initiative an: Sie will dem steten Anstieg der Steuern und Gebühren einen Riegel schieben. Es braucht die Initiative mehr denn je.

Der Bundesrat und das Parlament sprechen finanzpolitisch von einer grossen Finanzierungslücke, ja sogar von einem «Raubzug» auf die Bundeskasse, bei Annahme der «Milchkuh-Initiative». Leidtragende sollen Armee, Bildung, Forschung, Landwirtschaft, Kultur sein. Was sagen Sie dazu?

Sehen Sie, das Geld, das wir hier verteilen, das gehört nicht uns – es gehört nicht Ihnen und nicht mir, es gehört dem Steuerzahler. Das Volk entscheidet via Volksentscheid, wie das Geld ausgegeben werden soll. Bei einem Budgethaushalt von über 66 Milliarden Franken dürfte es genügend Sparsbereiche ausserhalb von Armee, Bildung etc. geben. Die angedrohten Sparmassnahmen des Bundesrates sind nichts anderes als Einschüchterungsversuche, damit das Volk die Initiative ablehnt. Aus meiner Sicht ist auf jeden Fall eines klar: Die Benützer der Strasse haben genug vom staatlichen Raubzug auf ihre Abgaben.

Einige Parlamentarier – auch aus Ihrer Fraktion – sprechen von einer rein finanzpolitischen Thematik. Was spricht gegen die bisherige Finanzierungslösung?

Niemand merkte bisher, dass man für immer mehr Abgaben immer weniger Leistungen erhält. Die jährlich zunehmenden Stautunden liefern aber den Beweis dazu. Und niemand störte sich bisher daran, dass die Umverteilung ständig zunahm. Die «Milchkuh-Initiative» macht einen vernünftigen Vorschlag zur Strassenfinanzierung, stärkt die Transparenz und das Verursacherprinzip.

Herr Pfister, was geschieht bei Annahme der «Milchkuh-Initiative»?

Dann können alle Strassenbenützer aufatmen: Den lästigen Stautunden geht es an den Kragen, weil die Mittel für den Ausbau und Unterhalt der Strasse endlich zur Verfügung stehen.



Chers amis de l'initiative vache à lait

Réuni en session d'été, le Conseil national vient d'examiner l'«initiative vache à lait». Malheureusement, la Grande Chambre a raté cette occasion de mettre de l'ordre dans les flux financiers du secteur des transports, de les rendre transparents et de rétablir enfin l'affectation correcte de ces fonds. Qui plus est, le peuple suisse devra à bref intervalle se prononcer deux fois sur le même thème, c'est-à-dire le financement routier, parce que le Conseil national a aussi refusé de débattre en même temps de l'«initiative vache à lait» et du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Conséquence de la mobilité croissante sur les routes, les bouchons augmentent constamment. Ces heures d'attente coûtent chaque année quelque 1,5 milliard de francs aux contribuables suisses, aux usagers des routes et à l'économie. La progression des embouteillages confirme que le réseau suisse des routes nationales touche à la limite de sa capacité. Il est donc urgent d'accélérer l'entretien et l'aménagement. L'«initiative vache à lait» fait une proposition raisonnable pour le financement routier sans priver les transports publics de moyens. De plus, ce projet renforce la transparence et le principe de causalité.

Le peuple votera sans doute en 2016 sur l'«initiative vache à lait». Contrairement à la majorité du Parlement, je suis persuadée que cette idée suscitera un écho très favorable dans la population. Preuve en est déjà le succès de la récolte de signatures. La réalité est que le trafic individuel motorisé ne cesse d'augmenter.

Avec mes meilleurs messages

Petra Gössi, conseillère nationale
(membre du comité d'initiative)

«Les usagers de la route en ont assez de se faire piller par l'Etat.»

Interview du conseiller national Gerhard Pfister (PDC, Zoug), membre du comité d'initiative

Gerhard Pfister, pourquoi avez-vous adhéré il y a deux ans au comité d'initiative «initiative vache à lait»?

Voyez-vous, quand votre tirelire est vide, vous vous demandez forcément comment la remplir à nouveau. Il n'en est pas autrement du financement des transports. Les réserves constituées au titre du Financement spécial du trafic routier (FSTR) seront épuisées fin 2018. Il est incontestable qu'il faut des moyens supplémentaires pour l'entretien et l'aménagement des routes. Le Conseil fédéral entend les générer par de nouvelles hausses d'impôt. Nous autres membres du comité d'initiative, nous en avons assez de cette politique qui consiste à faire passer et repasser les automobilistes à la caisse. Aujourd'hui déjà, les usagers de la route versent chaque année des milliards de francs à l'Etat, mais une partie substantielle de cet argent disparaît dans la caisse générale de la Confédération et profite aux transports publics. Des flux financiers de ce type remontent à une époque où l'argent ne manquait pas en Suisse et où des subventionnements transversaux étaient tolérés tacitement. Cela a changé.

Lors du débat parlementaire vous vous êtes engagé pour l'examen simultané de l'«initiative vache à lait» et du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Pourquoi?

Il est important que le Parlement réfléchisse à un financement raisonnable du trafic routier et qu'il rende enfin transparent le système complexe et embrouillé des flux financiers alimentés par l'argent de la route. Le Parlement a raté cette chance en refusant d'examiner en même temps l'«initiative vache à lait» et le projet FORTA.

Vous avez tenté au Conseil national de convaincre les parlementaires de l'utilité de l'«initiative vache à lait». Pourquoi le soutien du Parlement était-il si important à vos yeux?

Je suis persuadé que ce projet recevra un accueil très favorable au sein du peuple. Très récemment, le Conseil fédéral et le Parlement ont été sévèrement remis en place par une votation populaire: en refusant la hausse de la vignette autoroutière, le souverain s'est clairement prononcé contre de nouvelles augmentations des redevances. La disposition des automobilistes à payer toujours plus a fortement baissé, d'autant plus qu'ils livrent déjà chaque année des milliards à l'Etat. Le même scénario pourrait fort bien se reproduire avec l'«initiative vache à lait». Voilà justement le grand avantage de notre démocratie directe: le peuple peut discuter et prendre des décisions si le parlement refuse de le faire.



Gerhard Pfister
Conseiller national PDC, Zoug
Membre du comité d'initiative

Le Conseil fédéral s'est déjà rendu compte des besoins financiers de la route et il a donc lancé le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). L'«initiative vache à lait» n'est-elle pas superflue dans ces conditions?

Ledit projet FORTA impose de nouvelles charges aux usagers de la route. Le Conseil fédéral demande une augmentation de la surtaxe sur les carburants de 6 centimes. Voilà exactement où intervient notre initiative: nous voulons stopper la hausse constante des impôts et redevances. Cette initiative est plus nécessaire que jamais.

Le Conseil fédéral et le parlement évoquent une grosse lacune dans les finances fédérales et parlent même d'un pillage de la caisse fédérale en cas d'acceptation de l'«initiative vache à lait». Les principales victimes seraient l'armée, la formation, la recherche, l'agriculture, la culture, etc. Qu'en dites-vous?

Voyez-vous, l'argent que nous distribuons ici ne nous appartient pas. Il n'appartient ni à vous, ni à moi, il appartient au contribuable. C'est le peuple qui a la compétence de décider comment son argent doit être dépensé. Dans un budget de 66 milliards de francs, il existe forcément des domaines où on peut économiser sans toucher à l'armée ou à la formation. Les menaces de coupes dans les dépenses lancées par le Conseil fédéral ne sont que des tentatives d'intimidation pour pousser le peuple à rejeter l'initiative. De mon point de vue, une chose est claire: les usagers de la route en ont assez d'être pressurés par l'Etat.

Quelques parlementaires - aussi de votre groupe - parlent d'une thématique purement financière. Qu'est-ce qui s'oppose à l'actuelle solution de financement?

Personne ne semble avoir remarqué jusqu'ici que les prélèvements fiscaux augmentent constamment, mais que la contrepartie baisse tout aussi régulièrement. La croissance des heures de bouchon sur les routes en est la preuve. Et personne n'a été dérangé jusqu'ici par l'augmentation constante de la redistribution.

L'«initiative vache à lait» fait une proposition raisonnable pour le financement routier, elle rétablit la transparence et répond au principe de causalité.

Monsieur Pfister, que se passera-t-il en cas d'acceptation de l'«initiative vache à lait»?

Alors les usagers de la route pourront respirer: les pénibles heures d'attente dans les bouchons diminueront parce qu'il y aura enfin assez d'argent pour aménager et entretenir les routes.