

Ob Verkehr, Energie oder Daten: gefragt ist echte Kostenwahrheit

Infrastrukturvorhaben müssen mit einem klaren Preisschild versehen werden, das sämtliche Kosten- und Nutzenaspekte berücksichtigt. Reformen in der Schweiz sind überfällig.



VON
REINER EICHENBERGER
Prof. Dr., Departement für Volkswirtschaftslehre, Theorie der Finanz- und Wirtschaftspolitik, Universität Freiburg



VON
MARKUS SAURER
Ökonom, lic. rer. pol., selbstständiger ökonomischer Berater

Für gute, günstige, sichere und umweltschonende Mobilität, Energie und Datenaustausch bedarf es einer höchst leistungsfähigen und effizienten Infrastruktur. Bisher hatten die schweizerischen politischen Entscheidungsträger dank föderalistischem Wettbewerb, direkter Demokratie und wirksamer Machtteilung durch Direktwahl der lokalen Regierungen wirksame Anreize zu guter Infrastrukturpolitik.

Doch mit der fortschreitenden Binnenverflechtung werden die nationalen Infrastrukturen wichtiger. Sie profitieren kaum vom föderalistischen Wettbewerb und von der Direktwahl der lokalen Regierungen. Die wachsende internationale Verflechtung bringt grenzüberschreitende Politikkoordination, dabei greifen die schweizerischen Institutionen noch weniger. Zugleich verdeckt der Erfolg der Schweiz viele Probleme. So wirkt der Staat, gemessen an der Staatsquote – die Staatsausgaben relativ zum Bruttoinlandprodukt (BIP) –, immer noch relativ schlank. Die Staatsquote der Schweiz ist aber nicht tief, weil ihre Staatsausgaben tief sind, sondern weil ihr BIP hoch ist. Die Staatsausgaben pro Kopf sind in der Schweiz jedoch weit höher als in den EU-Ländern. In vielen Bereichen ist deshalb nur das Leistungsniveau hoch, aber das Preis-Leistungs-Verhältnis

Transports, énergie ou données: connaître les coûts réels est une nécessité

Les prix des projets d'infrastructure doivent être transparents et tenir compte de tous les aspects liés aux coûts et à l'utilité. Il est urgent de procéder à des réformes en Suisse.

Une infrastructure hautement performante et efficace est indispensable pour garantir une mobilité, des énergies et des échanges de données alliant qualité élevée, sécurité, coût avantageux et respect de l'environnement. Jusqu'à présent, les décideurs politiques disposaient en Suisse de mesures incitatives efficaces pour favoriser une politique d'infrastructure de qualité grâce à une compétition fédéraliste, à une démocratie directe et au partage efficace du pouvoir du fait de l'élection directe des gouvernements locaux.

Avec les interdépendances intérieures qui s'accroissent, les infrastructures nationales revêtent une importance croissante. Elles profitent peu de la compétition fédéraliste et de l'élection directe des gouvernements locaux. La croissance des interdépendances internationales entraîne une coordination politique qui dépasse les frontières. Dans ce contexte, les institutions suisses ont encore moins d'influence. Dans le même temps, la réussite de la Suisse masque de nombreux problèmes. Si l'on se base sur sa quote-part, à savoir les dépenses étatiques par rapport au produit intérieur brut (PIB), l'État suisse semble plutôt allégé. La quote-part de l'État n'est pas faible parce que ses dépenses sont faibles, mais parce que son PIB est élevé. Les dépenses d'État par habitant en Suisse sont nettement supérieures à celles des autres pays de l'UE. En conséquence, dans



1 | Mit echter Kostenwahrheit ginge aller Verkehr auf ein optimales Mass zurück und fände in ressourcenschonenderer Weise statt (Foto: iStock).
 1 | Avec une vérité absolue sur les coûts, tous les transports seraient ramenés à un niveau optimal et seraient plus économes en ressources.

schlecht. Um die Effizienz zu erhalten und wieder zu steigern, braucht es Reformen.

Diagnose: Kostenscheinwahrheit

Alle rufen nach Kostenwahrheit für den motorisierten Individualverkehr. Die Autofahrer sollen nicht nur so wie heute die gesamten Betriebs- und Infrastrukturkosten bezahlen, sondern alle von ihnen verursachten externen Kosten durch Umweltschäden, Unfälle, Lärm etc., im Folgenden die «externen Umweltkosten». Gemäss den Schätzungen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) verursachen der motorisierte individuelle Personenverkehr externe Umweltkosten von 7,3 Mrd. Franken jährlich, der öffentliche Personenverkehr auf der Schiene hingegen nur 0,6 und der Tram- und Busverkehr nur 0,3 Mrd. Franken.

Eine gesamtheitliche, wirklich relevante Perspektive führt jedoch zu einem ganz anderen Bild: Die Allgemeinheit leidet nicht nur unter externen Umweltkosten, sondern auch unter der finanziellen Belastung der öffentlichen Haushalte. Und natürlich zählen für eine effizienzorientierte Betrachtung die Kosten pro Leistungseinheit. So betragen auf Basis der ARE-

bon nombre de domaines, seul le niveau de performance est élevé; le rapport qualité-prix est en revanche médiocre. Des réformes sont nécessaires afin de maintenir l'efficacité et de l'augmenter à nouveau.

Diagnostic: la vérité sur les coûts n'est qu'apparente

Tous appellent à la vérité sur les coûts pour le trafic individuel motorisé. Les automobilistes ne doivent pas seulement payer les coûts d'exploitation et d'infrastructure totaux comme c'est le cas aujourd'hui, mais aussi tous les coûts qu'ils induisent du fait des dommages environnementaux, des accidents, du bruit, etc. Ces coûts sont nommés ci-après les «coûts environnementaux externes». D'après les estimations de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les coûts environnementaux externes engendrés par le trafic individuel motorisé s'élèvent chaque année à 7,3 milliards de francs, contre seulement 0,6 milliard de franc pour les transports publics ferroviaires et seulement 0,3 milliard pour les transports par bus et tramway.

Une perspective globale, vraiment pertinente, donne toutefois une situation radicalement différente: la collectivité ne doit pas seulement supporter les coûts en-

Daten die totalen externen Kosten im motorisierten Individualverkehr 7,3 Rappen pro Personenkilometer, im Bahnverkehr hingegen 24,5 Rappen und für Tram und Bus sogar 50,1 Rappen.

Die Politik zur Eindämmung des Privatverkehrs und Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) hat also nicht Kostenwahrheit gebracht, sondern nur Kostenscheinwahrheit. Dadurch wurde ein riesiges Effizienzpotenzial verspielt. Mit echter Kostenwahrheit ginge aller Verkehr auf ein optimales Mass zurück und fände in ressourcenschonenderer Weise statt; die Fest- und Offenlegung des expliziten Preises erzwingt den fundierten Diskurs über alle internen und externen Kosten; und Bürger wie Politiker stellen vernünftiger verkehrspolitische Forderungen, wenn die Nutzer die Kosten des Verkehrs selbst voll tragen müssten.

vironnementaux externes, mais aussi la charge financière liée aux budgets publics. Bien entendu, les coûts par unité de prestation entrent en ligne de compte pour une approche orientée vers l'efficacité. Ainsi, d'après les données de l'ARE, les coûts externes totaux dans le trafic individuel motorisé s'élèvent à 7,3 centimes par passager-kilomètre, contre 24,5 centimes pour le train et 50,1 centimes pour le tramway et le bus.

Les politiques visant à limiter le trafic individuel et encourager les transports publics (TP) n'ont donc pas permis d'établir la vérité sur les coûts. Cette vérité n'est qu'apparente. Nous avons ainsi gâché un immense potentiel d'accroître l'efficacité. Avec une vérité absolue sur les coûts, tous les transports seraient ramenés à un niveau optimal et seraient plus économes en ressources. La définition et la divulgation du prix réel favoriseraient un débat fondé, qui prendrait en compte tous les coûts in-

«Die Politik zur Eindämmung des Privatverkehrs und Förderung des öffentlichen Verkehrs hat nicht Kostenwahrheit gebracht, sondern nur Kostenscheinwahrheit. Dadurch wurde ein riesiges Effizienzpotenzial verspielt.»

Auch in der Klimapolitik müssten endlich Kostenwahrheit durch einen angemessenen Preis für alle Klimagasemissionen geschaffen und Preisanreize zur Reduktion der Emissionen sowie zur Entwicklung emissionsarmer Technologien und Energiequellen gesetzt werden. Für die Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität der Schweiz ist es entscheidend, die Schweizer Entscheidungsstrukturen so zu entwickeln, dass die Wahrscheinlichkeit effizienter, am Allgemeinwohl statt an Partikularinteressen orientierter Politik steigt. Dafür sind Reformen auf vier Ebenen notwendig.

Grundsätze für den Diskurs

Alle Seiten müssen sich um einen rationalen, öffentlichen Diskurs bemühen. Dabei helfen insbesondere folgende Leitlinien:

- **Ganzheitliche Sicht:** Nachhaltigkeit darf nicht eng auf ökologische Aspekte reduziert werden. Nach den gängigen Definitionen hat sie drei Dimensionen: Gesellschaft, Wirtschaft und Ökologie. So sollten Kosten für die Allgemeinheit durch Belastungen der Umwelt, Subventionen und preistreibende Marktverzerrungen gleich behandelt werden.

ternes et externes. Les citoyens et les acteurs politiques auraient des exigences plus raisonnables en matière de politique des transports, si les usagers devaient supporter les coûts des transports. Sur le plan de la politique climatique, un prix adapté, couvrant toutes les émissions nocives pour le climat, devrait permettre d'établir enfin la vérité sur les coûts. Des incitations de prix pour réduire les émissions et développer des technologies et des sources d'énergie à faibles émissions devraient être créées. Pour la compétitivité de la Suisse et sa qualité de vie, les structures décisionnelles suisses doivent impérativement être conçues de sorte qu'elles favorisent une politique plus efficace et tournée vers l'intérêt général plutôt que vers les intérêts particuliers. Dans ce but, des réformes sont nécessaires à quatre niveaux.

Principes pour le débat

Toutes les parties doivent s'efforcer d'instaurer un débat public rationnel. Les lignes directrices suivantes peuvent être utiles à cet effet:

- **Vue globale:** la durabilité ne doit pas se limiter aux stricts aspects écologiques. Selon les définitions usuelles, elle comporte trois dimensions: la société, l'économie et l'écologie. Les coûts pour la collectivité induits par les atteintes à l'environnement, les

- **Kalkül statt Gefühl:** In der Infrastrukturpolitik liegen oft nicht nur die Nutzen, sondern auch die Kosten in ferner Zukunft und damit ausserhalb des Zeithorizonts der wichtigsten Entscheidungsträger. Trotzdem wird regelmässig grösste Dringlichkeit von Massnahmen angemahnt, etwa wegen einer angeblich drohenden Krise oder internationalen Drucks. Unter diesen Umständen ist Politik besonders anfällig für gefühlsgetriebene Entscheidungen. Es ist deshalb zentral, dass die Antragsteller klar darlegen, welche Aspekte ihrer Vorschläge als Kosten und Nutzen berechnet werden können und wo es nur um Vermutung oder bare Spekulation geht. Nur wenn Politik mit einem klaren Preisschild versehen werden muss, kann eine vernünftige Diskussion über die richtige Beschriftung sowie ein problemorientierter und abwägender statt gefühlsgetriebener und moralisierender öffentlicher Diskurs entstehen.
 - **Gleichbehandlung:** Die aktuellen und potenziellen Leistungserbringer müssen gemäss dem Grundsatz der Technologieneutralität gleichbehandelt werden. Kosten-Nutzen-Wahrheit muss für alle gelten, also sowohl für den öffentlichen als auch den privaten Verkehr. Genauso müssen die negativen externen Effekte aller Energiequellen – fossiler wie alternativer – identifiziert, beziffert und internalisiert werden.
 - **Qualität statt Quantität:** In vielen Bereichen bezieht sich der öffentliche Diskurs auf Mengenaggregate und vernachlässigt, dass die einzelnen Elemente höchst unterschiedlicher Qualität sind. Ein Beispiel ist die Energiepolitik, wo die Bedeutung der Alternativenergien zumeist an ihrem Anteil an den Kilowattstunden gemessen wird statt an ihrem Wertanteil. Da ihre Kilowattstunden aber oft nicht am richtigen Ort und nicht zur richtigen Zeit anfallen, ist ihr Wertanteil weit kleiner als ihr Mengenanteil.
 - **Pro Kopf statt total:** Unter den grösseren europäischen Ländern hat die Schweiz das höchste Bevölkerungswachstum. Die Kosten und Nutzen der Infrastrukturentwicklung haben stark mit der Kopffzahl zu tun. Nicht nur die Energie- und die Verkehrsinfrastruktur müssen mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten. Ein schneller Ausbau ist oft nur zu stark steigenden Grenzkosten möglich. Genauso steigen die CO₂-Reduktionskosten mit dem Bevölkerungswachstum überproportional an. Eine rationale Politik muss solche Zusammenhänge berücksichtigen.
- subventionen et les distorsions du marché source de hausses de prix doivent être traités de la même manière.
- **Les chiffres plutôt que les sentiments:** dans la politique d'infrastructure, non seulement les avantages, mais aussi les coûts se situent souvent dans un avenir lointain, et donc en dehors de l'horizon temporel des principaux décideurs. Pourtant, on invoque régulièrement la nécessité impérieuse de prendre des mesures, par exemple en raison d'une crise soi-disant imminente ou de la pression internationale. Dans ces circonstances, la politique est particulièrement sensible aux décisions motivées par des sentiments. Il est donc primordial d'expliquer clairement aux demandeurs quels aspects de leurs propositions peuvent être pris en compte comme coûts et avantages et quels sont ceux qui relèvent d'hypothèses ou de pure spéculation. Seule la vérité sur les coûts garantira une discussion rationnelle sur les coûts réels ainsi qu'un débat orienté sur les problèmes et pesant le pour et le contre plutôt qu'un débat public passionné et moralisateur.
 - **Égalité de traitement:** les fournisseurs de prestations actuels et potentiels doivent être traités de manière équitable selon le principe de la neutralité technologique. La vérité sur le rapport coût-utilité doit s'appliquer à tous, à la fois aux acteurs des transports publics et à ceux du transport privé. De même, il convient d'identifier, de chiffrer et d'intégrer les effets externes négatifs de toutes les sources d'énergie, qu'elles soient fossiles ou alternatives.
 - **La qualité plutôt que la quantité:** dans de nombreux domaines, le débat public se réfère à des ensembles quantitatifs et omet le fait qu'il existe de très grandes disparités entre les éléments en termes de qualité. La politique énergétique, où l'importance des énergies alternatives est généralement mesurée proportionnellement au nombre de kilowattheures et non selon la part de valeur, en est l'illustration. Bien souvent, les kilowattheures issus des énergies alternatives ne sont pas produits au bon endroit ni au bon moment. En conséquence, leur part dans la valeur est nettement inférieure à leur part quantitative.
 - **Des calculs par habitant plutôt que par rapport à la population totale:** de tous les grands pays européens, la Suisse est celui qui connaît la plus forte hausse de sa population. Les coûts et l'utilité du développement des infrastructures sont étroitement liés au nombre d'habitants. Ce ne sont pas seulement les infrastructures dédiées à l'énergie et aux transports qui doivent accompagner la hausse de la population. Leur extension rapide n'est souvent pos-

- **Fehlertoleranz:** Angesichts der vielfältigen Unsicherheiten über die technische, ökonomische und ökologische Zukunft sowie der Fehleranfälligkeit des politischen Prozesses werden sich immer wieder Pläne als falsch erweisen. Das wird dann zum Problem, wenn sie trotzdem weiterverfolgt werden. Es braucht einen offeneren Umgang mit Fehlern: Eigene Fehler sollten schneller eingestanden werden, anderen sollten ihre Fehler leichter verziehen werden, und in unseren Strategien müssen wir das Scheitern als realistische Möglichkeit mitberücksichtigen und frühzeitig Politikalternativen entwickeln.

Garantierte Kostenwahrheit

Für echte Kostenwahrheit braucht es dreierlei:

- Erstens müssen die negativen externen Effekte in Produktion und Konsum identifiziert, beziffert und den Verursachern angerechnet werden. Allgemeine Subventionen, die nicht durch positive Externalitäten gerechtfertigt sind, müssen gestrichen werden.
- Zweitens muss bei jeder Belastung der Bürger durch Kostenwahrheit, z.B. durch höhere Preise oder Abgaben für Verkehr und Energie, festgelegt werden, wie sie durch die Senkung anderer Steuern und Abgaben entlastet werden. So ist Kostenwahrheit im ÖV für die Bürger inakzeptabel, wenn Zugfahren verteuert, das Geld aber für sie uninteressante Zwecke verwendet wird. Wird hingegen festgelegt, dass der ÖV seine Kosten selbst decken muss, aber dafür dank den staatlichen Einsparungen (Aufhebung der Subventionen) und Mehreinnahmen (Abgeltung der externen Umweltkosten) von zusammen rund 9 Mrd. Franken jährlich die Mehrwertsteuern um 3 Prozentpunkte gesenkt werden, kann die Vorlage durchaus mehrheitsfähig sein.
- Drittens muss Kostenwahrheit institutionell so umgesetzt werden, dass ungewollte politische Anreizwirkungen ausbleiben. Ein Beispiel ist Kostenwahrheit im Verkehr mittels Road Pricing und Mobility Pricing. Zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur ist die Einführung von Road Pricing unabdingbar, da Elektroautos keine Treibstoffabgaben leisten, mit welchen heute die Finanzierung der Strassen noch schwergewichtig erfolgt. Sobald aber ein Road-Pricing-System für die Finanzierung der Strassenkosten eingeführt wird, liegt es nahe, damit auch die externen Umweltkosten sowie die Staukosten zu internalisieren. Ein solches aus ökonomischer Sicht richtiges und längst überfälliges Road Pri-

sible qu'avec des coûts marginaux en forte hausse. De même, l'augmentation de la population entraîne une hausse disproportionnée des coûts dédiés à la diminution des émissions de CO₂. Une politique rationnelle doit prendre en compte de tels facteurs.

- Tolérer les erreurs: compte tenu des multiples incertitudes de l'avenir sur les plans technique, économique et écologique et des risques d'erreur inhérents au processus politique, les prévisions s'avèrent régulièrement erronées. Cela pose problème quand les projets sont malgré tout poursuivis. Les erreurs doivent être gérées selon une approche plus ouverte: celles que l'on commet doivent être avouées plus rapidement, celles commises par les autres doivent être pardonnées plus facilement. Dans nos stratégies, nous devons envisager l'échec comme une possibilité réaliste et élaborer suffisamment tôt des alternatives politiques.

Garantir la vérité sur les coûts

Trois conditions doivent être remplies pour garantir la vérité sur les coûts:

- Tout d'abord, les effets externes négatifs aux stades de la production et de la consommation doivent être identifiés, chiffrés et facturés à ceux qui en sont à l'origine. Les subventions générales qui ne sont pas justifiées par des effets externes positifs doivent être supprimées.
- Deuxièmement, chaque fois que les citoyens subissent les effets de la vérité sur les coûts, par exemple en raison de l'augmentation des coûts ou des taxes pour le transport et l'énergie, il faut déterminer comment leur charge financière peut être allégée par la réduction d'autres impôts et taxes. Ainsi, la vérité sur les coûts dans les TP n'est pas acceptable pour les citoyens si voyager en train coûte plus cher et si l'argent n'est pas utilisé dans leur intérêt. En revanche, si l'on décide que les TP doivent couvrir leurs propres coûts, mais qu'en contrepartie, la TVA sera réduite de 3 points grâce aux économies réalisées par l'État (suppression des subventions) et aux recettes supplémentaires (remboursement des coûts environnementaux externes) d'environ 9 milliards de francs par an, le projet pourra tout à fait recevoir l'adhésion d'une majorité.
- Troisièmement, la vérité sur les coûts doit être mise en œuvre sur le plan institutionnel de manière à éviter tout effet incitatif indésirable. La vérité sur les coûts dans les transports avec la tarification routière et la tarification de la mobilité en est un exemple. L'introduction de la tarification routière est indispensable pour financer l'infrastructure routière

cing droht aber Fehlanreize zu schaffen: Manche Regierungen wären versucht, die Strassenkapazität zu verknappen, um die Einnahmen aus den Staugebühren zu mehren. Falls die Gebühreneinnahmen in den Gemeinden und Städten verblieben, hätten diese Anreize, den Durchgangsverkehr möglichst hoch zu belasten. Wenn aber die Gebühreneinnahmen zum Bund fliessen, wäre dieser versucht, die Gebühren in den grossen Städten überhöht anzusetzen. Road Pricing droht deshalb an der Angst der Bevölkerung vor Ausbeutung zu scheitern. Es ist nur dann attraktiv für die Bürger, wenn völlig klar ist, wer über die Gebührenhöhe entscheidet und wohin die Einnahmen fliessen. Die Regeln sind so auszugestalten, dass keine gegenseitige Ausbeutung droht – etwa indem die Einnahmen an die Wohngemeinden der Fahrzeughalter fliessen. Entscheidend ist, dass die Regierungen nun endlich diese institutionellen Fragen klären.

car les véhicules électriques ne sont pas soumis aux taxes sur les carburants, taxes qui constituent encore à ce jour la principale source de financement des routes. Mais dès lors qu'un système de tarification routière est instauré pour financer l'infrastructure routière, il est logique d'intégrer aussi les coûts environnementaux externes ainsi que les coûts liés aux embouteillages. Un tel système, attendu depuis longtemps, semble pertinent sur le plan économique, mais risque de créer un effet incitatif non souhaité: certains gouvernements seraient tentés de réduire la capacité routière afin d'accroître les taxes de congestion. Si les recettes des taxes étaient destinées aux communes et aux villes, ces dernières seraient incitées à surtaxer le trafic de transit. En revanche, si ces recettes allaient à la Confédération, celle-ci serait tentée de fixer des taxes excessives dans les grandes villes. La crainte de la population d'être exploitée risque donc de faire échouer la tarification routière. La mesure ne pourra être attrac-

«Der Beitrag der Schweiz zur technischen Lösung der globalen Probleme könnte in vielen Bereichen weit grösser sein als ihr Anteil an den Ursachen dieser Probleme.»

Neue Swissness

Auch zur Bewältigung neuer Herausforderungen muss die Schweiz auf ihre bewährten Erfolgsrezepte und relativen Stärken setzen. Dazu gehören insbesondere folgende:

- **Dezentralität und Vielfalt:** Viele Infrastrukturen sind natürliche Monopole und anfällig für Systemversagen etwa infolge Überkomplexität, Inflexibilität, Terrorismus oder Cyber-Kriminalität. Gerade zur Bewältigung dieser «modernen» Probleme kann das traditionelle Schweizer Rezept der Dezentralisierung einen wichtigen Beitrag leisten.
- **Technologischer Fortschritt:** Die meisten Probleme der Menschheit wurden und werden auch weiterhin durch technologische Innovation gelöst. Der Beitrag der Schweiz zur technischen Lösung solcher globalen Probleme könnte in vielen Bereichen weit grösser sein als ihr Anteil an den Ursachen dieser Probleme.

tive pour les citoyens que si l'on sait clairement qui décide du montant des taxes et à qui les recettes sont destinées. Les règles doivent être définies de manière à éviter tout risque d'exploitation mutuelle, par exemple en garantissant que les recettes sont destinées aux communes où résident les automobilistes. Il est impératif que les gouvernements clarifient enfin ces questions institutionnelles.

Nouveau concept de Swissness

Pour surmonter les nouveaux défis, la Suisse doit s'appuyer sur ses points forts et sur les recettes qui ont forgé sa réussite. En font notamment partie:

- **la décentralisation et la diversité:** de nombreuses infrastructures sont des monopoles naturels et sont exposées à des défaillances générales suite à une complexité excessive, au manque de flexibilité, à des actes terroristes ou de cybercriminalité. La décentralisation, ancrée dans la tradition suisse, peut permettre de faire face à ces problématiques «modernes».
- **Progrès technologique:** la plupart des problèmes de l'humanité ont été et sont résolus par l'innovation technologique. Dans de nombreux domaines,

- **Offenheit:** Angesichts von Globalisierung und Digitalisierung verändern sich nicht nur die Probleme rund um die Infrastruktur, sondern auch die Möglichkeiten, diese zu nutzen. So wie die einheimische Infrastruktur zunehmend durch äussere Einflüsse bedroht wird, kann sie auch über die Landesgrenzen ausstrahlen, etwa indem ausländische Akteure die schweizerische Dateninfrastruktur und -sicherheit oder elektronische Identitäten gegen Entgelt nutzen könnten.

Rezepte für Effizienz

Aber wie kommen wir zur vorgeschlagenen besseren Politik? Da effiziente Infrastrukturen der Mehrheit der Bürger nützen, haben sie den Charakter eines öffentlichen Guts und können zumeist nur auf eine schwache Lobby zählen. Auf Partikularinteressen ausgerichtete Politiker hingegen werden ihre Vorschläge weiterhin als gemeinnützig und alternativlos darstellen. Demokratie beruht aber auf der Wahl zwischen realistischen Alternativen. Im Falle von Volksinitiativen gibt es deshalb die Möglichkeit eines Gegenvorschlags des Parlaments. Das Rezept des Gegenvorschlags sollte auf parlamentarische Entscheide übertragen werden: Bei Volksabstimmungen sollte dem Volk ein Gegenvorschlag gegen die Vorlage des Parlaments vorgelegt werden können. Die ideale Institution zur Ausarbeitung dieses Gegenvorschlags wäre eine volksgewählte Gegenvorschlagskommission. Die Bürger stimmen dann über die Vorschläge des Parlaments und der Gegenvorschlagskommission sowie den Status quo ab.

Wenn die Gegenvorschlagskommission aber die Politik auch nur ein klein wenig in eine bessere Richtung lenken würde, würde sich der Einsatz schon mehr als lohnen. Der Erfolg der Gegenvorschlagskommission ist aber so oder so garantiert: Denn nur schon die Möglichkeit, dass sie gute Gegenvorschläge macht, würde das Parlament zu besseren Leistungen antreiben – gerade in der Infrastrukturpolitik.

Der Artikel erschien im Rahmen des Projekts «Erfolgreich und liberal – Reformideen für die Schweiz 2030», das von der «Bonny Stiftung» initiiert wurde. In sechs Themengebieten haben renommierte Ökonomen und Ökonomen als Autoren Reformideen entwickelt, die Vorschläge für eine weiterhin erfolgreiche Schweiz im Jahr 2030 aufzeigen. Die sechs Themengebiete sind Altersvorsorge, Aussenwirtschaft, Bildung und Arbeitsmarkt, Gesundheit, Infrastruktur und Institutionen.

la contribution de la Suisse à la résolution technique des problèmes pourrait être nettement supérieure à sa part de responsabilité dans l'apparition de ces problèmes.

- **Ouverture:** dans le contexte de la globalisation et de la digitalisation, l'évolution des problèmes ne concerne pas seulement l'infrastructure, mais aussi les possibilités de les utiliser. Ainsi, tout comme l'infrastructure locale est de plus en plus sous la menace d'influences externes, elle peut aussi rayonner au-delà du territoire national. Par exemple, des acteurs étrangers pourraient utiliser contre paiement des identités électroniques suisses ou l'infrastructure et la sécurité des données de la Suisse.

Des recettes en faveur de l'efficience

Mais comment parvenir à la meilleure politique proposée? Étant donné que des infrastructures efficaces sont utiles à la majorité des citoyens, elles s'apparentent à un service public et ne peuvent compter que sur un lobbying faible. En revanche, des acteurs politiques tournés vers les intérêts particuliers continueront de présenter leurs propositions comme étant d'intérêt général et sans alternatives. Mais la démocratie repose sur le choix entre des alternatives réalistes. La possibilité d'une contre-proposition du Parlement existe donc dans le cas d'initiatives populaires. La recette de la contre-proposition doit être transférée au niveau des décisions parlementaires: lors des votations populaires fédérales, une contre-proposition au projet du Parlement devrait pouvoir être soumise au peuple. Une commission de contre-proposition élue par les citoyens serait l'institution idéale pour élaborer cette contre-proposition. Par un vote, les citoyens se prononceraient ensuite sur les propositions du Parlement et sur celles de la commission de contre-proposition ainsi que sur le statu quo.

Le recours à cette commission de contre-proposition vaudrait la peine si elle permettait d'orienter, même un peu, la politique dans une meilleure direction. Mais l'efficacité de la commission de contre-proposition serait garantie d'une manière ou d'une autre: le simple fait qu'elle puisse formuler des contre-propositions de qualité inciterait le Parlement à améliorer ses performances, notamment en matière de politique d'infrastructure.

L'article est paru dans le cadre du projet «Succès et libéralisme – idées de réformes pour la Suisse 2030» lancé par la «fondation Bonny». Des économistes réputés ont élaboré des idées de réformes concernant six domaines et qui mettent en évidence des propositions pour maintenir le modèle de réussite suisse en 2030. Ces six domaines sont la prévoyance vieillesse, l'économie extérieure, la formation et le marché du travail, la santé, l'infrastructure et les institutions.